

Noch kann nichts endgültiges über die Anpassung der Neger gesagt werden, doch bleibt die Frage besonders im Hinblick auf die begonnenen und geplanten Bevölkerungsverschiebungen in Zentralafrika aktuell. So wurde der große Bedarf an Arbeitskräften in Gabun durch die Anwerbung von Arbeitern aus Süd-Nigeria vorderhand gedeckt, doch plant man auch heidnische Savannenbewohner im Regenwald zu beschäftigen.

Kleine Mitteilungen

Die Bevölkerung Österreichs 1951. Das Österreichische Statistische Zentralamt hat kürzlich die „Vorläufigen Hauptergebnisse der Volkszählung vom 1. Juni 1951“ veröffentlicht. Die Hauptübersicht bringt für das Staatsgebiet, die Bundesländer sowie die politischen und Gerichtsbezirke Flächenangaben in Hektar, die Zahl der Ortsgemeinden, außerdem die in ihr mitgezählten Stadt- und Marktgemeinden gesondert, ferner die Zahl der Ortschaften, Wohnhäuser und Haushaltungen und schließlich die Angabe der anwesenden und der Wohn-Bevölkerung. Daran schließen sich die Ergebnisse nach Gemeinden an. Gebracht werden Seehöhe, Fläche in Hektar, Zahl der Wohnhäuser und Haushaltungen und die anwesende und die Wohn-Bevölkerung, nach Bundesländern geordnet. In einem besonderen Verzeichnis werden Änderungen der Gebietseinteilung mitgeteilt, die zwischen dem 1. Mai 1949 und dem 1. Juni 1951 stattgefunden haben. Die Angaben für die einzelnen Gemeinden sind mit Hilfe eines alphabetischen Verzeichnisses der Gemeinden rasch aufzufinden.

Das Ergebnis der Zählung für Österreich und die Bundesländer lautet:

Österreich	83.849,77 km ²	Wohnbevölkerung:	6,918.959
Wien	1.215,41 „	„	1,760.784
Niederösterreich	18.396,06 „	„	1,249.610
Oberösterreich	11.978,31 „	„	1,107.562
Salzburg	7.153,68 „	„	324.117
Steiermark	16.383,87 „	„	1,106.581
Kärnten	9.533,78 „	„	474.180
Tirol	12.648,56 „	„	426.499
Vorarlberg	2.601,58 „	„	193.715
Burgenland	3.965,52 „	„	275.911

Otto Amas edler

Österreich produziert Edelmetalle. Die im Bergbau Mitterberg gewonnenen Erze, die in den Montanwerken Brixlegg weiterverarbeitet werden, enthalten auch Spuren von Edelmetallen. In der Schlämme, die sich bei der Ionisation der Erze bildet, sind Gold, Silber und Platin enthalten, die jedoch mangels entsprechender Einrichtungen in Österreich in einer Hamburger Raffinerie getrennt werden müssen. Auf diese Weise werden derzeit jährlich etwa 2000 bis 2500 kg Silber, ca. 20 kg Gold und 1 bis 1½ kg Platin gewonnen, die der Österreichischen Nationalbank zur Verfügung gestellt werden. (Neue Technik und Wirtschaft, 1, 1952, 18.)

Hubert Trim mel

Das Arbeitsprogramm der Höhlenkunde und seine wissenschaftlichen Ergebnisse in Österreich. In den letzten Jahren hat sich eine erfolgreiche Zusammenarbeit aller an höhlenkundlichen Untersuchungen interessierten Kreise entwickelt, die bedeutsame Ergebnisse in wissenschaftlicher und praktischer Hinsicht erwarten läßt. In wissenschaftlicher Hinsicht stehen vier Problemkreise im Vordergrund der Untersuchungen.

Die Fragen über Entstehung und Entwicklung von Naturhöhlen wurden in Zusammenhang mit karstmorphologischen Studien erneut aufgerollt und in verschiedenen Veröffentlichungen (E. Arnberger, G. Abel, V. Maurin, H. Trimmel, K. Wiche u. a. m.) beleuchtet. Dabei wurden möglichst exakt belegte und fundierte Beobachtungen ausgewertet.

Der zweite Problemkreis, dem größte praktische Bedeutung zukommt, betrifft Tempo und Ausmaß der Verkarstung in den Alpen und deren wirtschaftliche Folgen. Diese Frage wird vor allem von dem dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft angegliederten Speläologischen Institute in Wien untersucht, dessen Leitung R. Saar anvertraut ist. In diesen Problemkreis fallen Studien im Südtteil des Toten Gebirges (J. Lechner), die im vergangenen Jahre auch auf das Tauplitzer Seenplateau ausgedehnt wurden und auch Maßnahmen zur Karstbekämpfung zum Ziele haben.

Paläontologisch-urgeschichtliche Fragen förderten die moderne Untersuchung von Höhlensedimenten. Auf diesem Gebiet sind in den letzten Jahren die größten Fortschritte zu verzeichnen gewesen (vgl. die Arbeiten von K. Ehrenberg, M. Mottl u. a.). Die Vertiefung unserer Kenntnisse über die Höhlen des mittelsteirischen Karstes und der exakte Nachweis altsteinzeitlicher Spuren in der 2000 m hoch gelegenen Salzofenhöhle im Toten Gebirge sind besonders hervorzuheben.

Viertens endlich hat die systematische Untersuchung unterirdischer Naturräume in den letzten Jahren wertvolle Ergebnisse zur geographischen Verbreitung von Höhlentieren (Arbeiten von H. Strouhal, J. Vornatscher, O. Janetschek u. a.) gebracht.

Es ist selbstverständlich, daß die Voraussetzung zu solchen Arbeiten die Höhlentopographie ist, zu der F. Waldner eine erste Zusammenfassung bot. Da ein Großteil des Beobachtungsgutes über österreichische Höhlen unveröffentlicht geblieben ist — auch die vom Verbands österreichischer Höhlenforscher seit 1950 herausgegebene Zeitschrift „Die Höhle“ kann nur eine Auswahl der Forschungsergebnisse bieten — kommt der katastermäßigen Sammlung von Unterlagen über alle Höhlen Österreichs, die im Falle spezieller fachwissenschaftlicher Untersuchungen als Grundlage zur Verfügung stehen können, besondere Bedeutung zu. Die in allen Bundesländern mit Ausnahme des Burgenlandes, von Kärnten und Vorarlberg bestehenden Landeshöhlenvereine haben übrigens vor einiger Zeit einheitliche Grundsätze über die Sammlung dieser Unterlagen vereinbart und sind dabei, ein gesamtösterreichisches Höhlenverzeichnis auszuarbeiten. In dem von ihnen gemeinsam gebildeten Verbands, den H. Salzer leitet, wird überdies die sehr verstreut erscheinende Literatur über Karst- und Höhlenkunde erfaßt und so wertvolle Vorarbeit für eine Bibliographie der Höhlenkunde geleistet, die zunächst für die Jahre seit 1945 von H. Trimmel in Angriff genommen ist und in Zusammenarbeit mit ausländischen Fachorganisationen geplant wird.

Eine Fülle neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse wird sich möglicherweise bei der Bearbeitung der neuen Höhlensysteme ergeben, bei denen das Stadium

einer rein informativen Befahrung, der Erkundung, Vermessung und einzelner weniger Detailuntersuchungen noch nicht überschritten ist. In diesem Zusammenhang ist auf die Entdeckung der **Hierlathöhle** im Dachsteinstock bei Hallstatt zu verweisen, sowie auf die mit großen Kosten und Schwierigkeiten verbundenen Expeditionen zur Erkundung der **Tantalhöhle** im Hagengebirge, in der bereits $1\frac{1}{2}$ Kilometer Gangstrecken vermessen sind. Bei dieser Höhle ist zum ersten Male in den Alpen ein System aufgefunden worden, das einen hochalpinen verkarsteten Kalkstock vom Südabsturz in nördlicher Richtung fast ganz durchzieht. Wenn mitunter bisher Ähnliches für die Dachsteinsüdwandhöhle und den Dachsteinhöhlenpark bei Obertraun, bzw. für das Almbergloch bei Grundlsee und die Feuertal-Eishöhle im Toten Gebirge behauptet wurde (H. Bock), handelte es sich stets nur um unbewiesene und nicht näher begründete Annahmen.

Im Rahmen von Aktionen des Bundesdenkmalamtes zwecks Erklärung verschiedener Höhlen zum Naturdenkmale wurden monographische und vergleichende Bearbeitungen in allen Teilen Österreichs durchgeführt. Dabei konnten beispielsweise im **Schneckenloch** (Gottesackerplateau, Vorarlberg) über 1 km Gänge vermessen werden. Im Gipskarste bei Abtenau (Salzburg) wurde die **Gfatterhofhöhle** begangen, in der **Kohlerhöhle** bei Erlauboden (Niederösterreich) eine an der Grenze von gipsführenden Werfener Schiefen und Gutensteiner Kalken liegende ausgedehnte Schichtfugenhöhle eingehend bearbeitet. Der Vergleich des Formenschatzes und Raumbildes der verschiedenen Höhlen wird zweifellos ebenfalls manche Schlüsse auf genetische Fragen erlauben.

Schon diese kurzen Hinweise lassen die Vielseitigkeit und den Umfang des höhlenkundlichen Arbeitsprogrammes in Österreich erkennen, dessen vollständige Wiedergabe darüber hinaus noch zahlreiche weitere Angaben erfordern würde.

Hubert Trimmel

Vom 1. bis 8. September 1952 wird in Wien der **IV. Internationale Kongress für Anthropologie und Ethnologie** abgehalten werden. Außer den üblichen Themenkreisen aus Anthropologie und Ethnologie kommen auch solche aus angewandter Ethnologie, Demographie, Soziologie, Völkerpsychologie, Religionswissenschaft, Linguistik, Volkskunde, Prähistorie und Paläoethnologie sowie Vorträge in Betracht, die sich mit der Entstehung und Verbreitung der Kulturpflanzen und Haustiere befassen. Die Dauer der Vorträge ist im allgemeinen mit 20 Minuten begrenzt, um Zeit für Diskussionen zu gewinnen. Die Vortragssprachen sind: Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch. Der Kongress wird eine große Anzahl von Wissenschaftlern und Interessenten nach Wien bringen. Bis Anfang 1952 sind bereits 1000 Voranmeldungen eingelaufen. Der Kongreßbeitrag beträgt ö. S 200.— (US-Dollar 8.—) und berechtigt nicht nur zur Teilnahme, sondern auch zum Erhalt des Kongreßberichtes. Der Beitrag von Familienmitgliedern beträgt ö. S 100.— (US-Dollar 4.—). Anmeldungen und Auskünfte bei der Kongreßleitung, österr. Lokalkomitee Prof. Dr. W. Schmidt, Prof. Dr. R. Heinegeldern, Prof. Dr. W. Koppers, Prof. Dr. J. Weninger, Institut für Völkerkunde, Neue Hofburg.

H. B

Steigerung der deutschen Stahlproduktion. Die Rohstahlerzeugung der Deutschen Bundesrepublik wird für 1951 mit 13,7 Mill. Tonnen angegeben. 1950 betrug sie erst 12,121.000 Tonnen. Die Steigerung der Rohstahlproduktion und die gleichzeitige starke Verminderung der in Deutschland lagernden Schrottvorräte

hatten zur Folge, daß im Jahre 1951 die Einfuhr hochwertiger ausländischer Eisenerze das $1\frac{1}{2}$ fache jener des vorangegangenen Jahres erreichte und rund 8 Mill. Tonnen betrug. Der Schrottmangel führte auch zu einer Steigerung des Eisenerzabbaues von 10,8 Mill. Tonnen (1950) um 15,7% auf 12,5 Mill. Tonnen (1951); die Erzförderung ist allerdings nicht mehr sehr steigerungsfähig, da die deutschen Eisenerze einen relativ geringen Eisengehalt aufweisen und die Aufbereitung der Erze infolgedessen einen bedeutenden Mehrverbrauch an teurem Hochofenkoks erfordert. (Neue Technik und Wirtschaft, 1, 1952, 20.)

Hubert Trim mel

Einige Umbenennungen in Italien: Littoria in den Pontischen Sümpfen wurde in Latina, Mussolinia auf Sardinien (Prov. Cagliari) in Arborea umgetauft. Istonio (Prov. Chieti) nahm seinen alten Namen Vasto wieder an. Die Großgemeinden Nettunia und Apuania wurden wieder in Anzio und Nettuno bzw. in Massa, Carrara und Montignoso aufgelöst. Die 1927 aufgeteilte Provinz Caserta wurde wieder geschaffen.

H. Lechleitner

Der Hafen von Bari befand sich ursprünglich SE der Landzunge, auf der die Altstadt liegt; dieses älteste Becken dient heute Fischereizwecken. Nach der Eingliederung ins Königreich Italien (1860) wurde NW der Stadt ein neuer Hafen angelegt, der sich bald als zu klein erwies. 1928 wurde deshalb die ganze flache Bucht zwischen Bari und der Landzunge von S. Cataldo NW davon mit langen Molen eingefasst. Aber auch hier erfolgte die Einfahrt von NW und war bei Sturm aus diesem Quadranten schwierig. Ein Projekt von 1949 läßt deshalb die beiden bestehenden, ineinandergeschachtelten Häfen von neuen, viel weiter gezogenen Molen umfassen, die nur eine Öffnung gegen E aufweisen. Bari würde damit an die vierte Stelle der Häfen Italiens vorrücken; das rapide Wachstum der Stadt (von 196.000 Einwohnern 1936 auf 258.000 1948), ihre Bedeutung als Industrie- und Handelsplatz (Sitz der Fiera del Levante, einer vielbesuchten Messe) machen eine solche Entwicklung wahrscheinlich (C. Traversi in L'Universo 1951/4, p. 479).

H. Lechleitner

Bagnoli an der Bucht von Pozzuoli ist heute ein Teil der Gemeinde Neapel, besitzt aber einen eigenen, allerdings wenig geschützten Hafen, der vor allem der lokalen Industrie dient. Während die Landebrücke einer chemischen Fabrik, der „Montecatini“, nach dem Kriege noch nicht wieder hergestellt wurde, ist die 400 m lange Mole des großen Eisenwerkes „Ilva“ (rund 3000 Arbeiter) in Betrieb. 1939 wurde immerhin 1 Million t ein- und ausgeladen, wobei die Einfuhr (Eisenerz, Kohle, Phosphate) bei weitem überwog (L. Lore in Boll. Soc. G. It. 1947/6—7, p. 256).

H. Lechleitner

Der Hafen von Ancona, in der flachen Bucht W des vorspringenden M. Guasco künstlich angelegt, war 1943/44 das Ziel alliierter Bombenangriffe, die neben den südl. anschließenden Bahnhofsanlagen auch die am Hafen gelegene Altstadt völlig zerstörten. Neuen Wohnraum sucht man vor allem am Stadtrand zu schaffen. Der Hafen, seit längerem wiederhergestellt, vermag vorläufig seine Vorkriegsbedeutung durch Entladen von ERP-Gütern aufrecht zu erhalten, sieht sich aber darüber hinaus einer schweren Krise gegenüber: Die Verbindungen mit dem Orient sind abgerissen, von 11 bestandenen Schifffahrtslinien wurde keine wieder aufgenommen, der Personenverkehr hat völlig aufgehört, die Küstenschifffahrt ist der Straßen- und Bahnkonkurrenz nicht gewachsen, die Fischerei durch jugoslawische Bestimmungen behindert. Terni, das früher seine

Kohle über Ancona erhielt, arbeitet heute mit elektrischer Kraft. Die Schaffung einer eigenen Industriezone (entweder am Hafen durch großzügige Aufschüttungen oder in Falconara, 10 km W der Stadt) soll der Stagnation zuvorkommen (E. Manfrini in l'Universo 1951/3, p. 344). H. Lechleitner

Die Schiffswerft von Monfalcone (Cantiere Navale Triestino), 1907 von den Brüdern Consulich gegründet, hat den 2. Weltkrieg besser überstanden als den ersten, in dem sie völlig zerstört worden war. 90% der Anlagen sind wieder betriebsfähig und beschäftigen an 10.000 Menschen (1914 3000). Ein Drittel der Arbeiter kommt aus der Umgebung, besonders aus Doberdò, das knapp an der jugoslawischen Grenze liegt; zwei Drittel wohnen in Monfalcone, dessen Einwohnerzahl durch istriatische Flüchtlinge von 17.000 (1936) auf über 20.000 gestiegen ist (Riv. G. It. 1950/1, p. 15). H. Lechleitner

S. Marino hat seit 1940 (Kriegseintritt Italiens) einen deutlichen industriellen Aufschwung erlebt. Die Neutralität der Miniaturrepublik, die auch 1944 respektiert wurde, als sie wochenlang zwischen den Fronten lag, sicherte genügend Arbeitskräfte und begünstigte die Kapitalsanlage. Die Erzeugung reicht heute von Baumaterial (Terracotta) über Lebensmittel zu Möbeln, Textilien, Lederwaren und Papier. Standorte der Fabriken sind die um den zentralen Monte Titano gelegenen Dörfer, insbesondere Serravalle. Von den 12.300 Bewohnern (1899 9500 E.) leben 1140 in der Hauptstadt, deren Bahnverbindung mit Rimini noch nicht wiederhergestellt wurde (Boll. Soc. G. It. 1948/5—6, p. 284). H. Lechleitner

Einige Ergebnisse der rumänischen Volkszählung 1948. Die Volkszählung vom 25. Jänner 1948 ergab in Rumänien eine Einwohnerzahl von 15,873.000 Menschen, das sind 66,8 pro km² (gegen 66,7 im Jahr 1941 und 57 bei der Zählung von 1930). 48,3% der Bevölkerung waren männlichen, 51,7% weiblichen Geschlechts.

Der Muttersprache nach gliederte sich die Einwohnerschaft folgendermaßen:

	in 1000	in %	davon in % d. städtischen	in % d. ländlichen Bevölkerung
rumänisch	13.598	85,7	80,0	87,4
ungarisch	1.500	9,4	12,1	8,6
deutsch	344	2,2	2,4	2,1
jüdisch	139	0,9	3,5	0,1
Zigeuner	53	0,3	0,2	0,4
jugosl. Sprachen	45	0,3	0,1	0,3
russisch	39	0,2	0,4	0,2
ukrainisch	38	0,2	0,1	0,3
tschechoslowakisch	35	0,2	0,1	0,3
turktatarisch	29	0,2	0,3	0,2
bulgarisch	13	0,1	—	0,1
griechisch	9	0,1	0,2	—
armenisch	7	—	0,2	—
polnisch	7	—	0,1	—
albanisch	1	—	—	—
andere und ohne Angabe	16	0,1	0,2	0,1

Insgesamt betrug der Anteil der Städte 23,4% der Bevölkerung, das sind 3,717.000 Personen. Sie wohnten in 1 Millionenstadt, 2 weiteren Großstädten und 187 anderen städtischen Siedlungen. Im folgenden sind die 19 Städte mit mehr als 30.000 Einwohnern angeführt, wobei zum Vergleich die Ergebnisse der beiden vorhergegangenen Volkszählungen danebengesetzt sind:

	1930	1941	1948
Bucureşti	639.040	992.536	1,041.807
Cluj (Klausenburg)	100.844	110.936	117.915
Timișoara (Temesvár)	91.580	110.840	111.987
Ploești	79.149	107.068	95.632
Brăila	68.347	99.531	95.514
Iași (Jassy)	102.872	111.669	94.075
Arad	77.181	86.674	87.291
Craiova	63.215	77.051	84.574
Orașul Stalin (Brașov, Kronstadt)	59.232	84.557	83.984
Oradea (Großwardein)	82.687	92.943	82.282
Galați (Galatz)	100.611	95.545	80.411
Constanța (Konstanza)	59.164	80.028	78.586
Sibiu (Hermannstadt)	49.345	63.765	60.602
Târgu-Mureș (Marosvásárhely)	38.517	44.946	47.043
Satu-Mare (Szatmár-Németi)	44.767	52.006	46.519
Buzău	35.687	44.511	43.365
Bacău	31.138	38.965	34.461
Turnu-Severin	21.107	30.475	31.296
Giurgiu	31.016	26.551	30.197

Die für Bukarest angegebene Zahl setzt sich zusammen aus 886.110 Einwohnern der Stadt selbst und 155.697 von Vororten, die zu Groß-Bukarest gezählt werden.

Neben dem starken Wachstum der Hauptstadt ist das Absinken der Einwohnerzahl einiger durch den Krieg besonders geschädigter Städte auffallend, z. B. Iași, Ploești und Galați, die aus der Reihe der Großstädte herausgefallen sind.

Erwähnt sei schließlich noch, daß die Zahl der Familienmitglieder von 4,41 pro Familie im Landesdurchschnitt 1930 auf 3,78 (auf dem Land von 4,35 auf 3,86, in den Städten von 4,17 auf 3,53) zurückgegangen ist, wobei die seinerzeit altrumänischen Gebiete über, die Landesteile, die früher zu Österreich-Ungarn gehört haben, durchwegs unter dem Durchschnitt liegen. O. L.

Der Kanal von Korinth. Bereits Periander, Tyrann von Korinth, soll (um 628 v. Chr.) die Durchstechung der Landenge erwogen haben. Ein weiterer Plan geht auf Demetrios Poliorketes (um 300 v. Chr.) zurück; man fürchtete jedoch damals eine Spiegelverschiedenheit der Meeresteile. Tatsächlich begonnen wurde der Kanalbau unter Nero (68 n. Chr.); er erlahmte aber beim Tode des Kaisers und wurde auch von Vespasian nur vorübergehend wieder aufgenommen. Venedig, das jahrhundertlang die Feste Akrokorinth gegen die Türken hielt, war an der Durchfahrt höchst interessiert, und so findet sich (um 1500) in seinen Archiven ein vollständiges Projekt. Doch erst das erstarkte Griechenland schritt an die Ausführung: 1880 wurde die Konzession an Stephan

Türren vergeben, einen Deutschungarn und Revolutionär von 1848, der es zum italienischen General gebracht hatte. Er beauftragte Ing. Gerster, einen Mitarbeiter von Suez, mit der Trassierung, und dieser wählte die antike Strecke Kalamaki—Posidonia. 1882 begann eine französische Gesellschaft den Bau, der nach einem Jahrzehnt mit einheimischem Kapital vollendet wurde. Bei einer Länge von 6,3 km ist der Kanal nur ca. 20 m breit und 8 m tief, also für die Großschiffahrt ungeeignet. Er verkürzt die Seewege Adria—Ägäis um 325 km, westl. Mittelmeer—Ägäis um 165 km. Die beiden 80 m langen Brücken der Straße und der Peloponnes-Bahn, die 1941 und wieder 1944 zerstört wurden, sind seit Herbst 1948 ebenso wiederhergestellt wie die Fahrrinne, die Sprengungen der steilen, 50 m hohen Wände verlegt hatten (L'Universo 4/1951).

H. Lechleitner

Italiens Kulturleistungen in Albanien beschränken sich nicht auf die Jahre militärischer Besetzung (1939—43). Nach dem Freundschaftspakt des Jahres 1926 flossen dem Lande über die neugegründete Nationalbank von Albanien (mit Sitz in Rom!) enorme Anleihen zu, so daß man nach 1939 viele Vorhaben nur weiterzuführen brauchte. Das aus dem Nichts geschaffene Straßennetz (1939 knapp 1000 km) wurde bis 1943 auf 2300 km (mit 290 größeren Brücken) verlängert. Mehr als die Hälfte davon waren Hauptstraßen, darunter die Asphaltchaussee Durazzo—Tirana. Die Hafenbecken von Durazzo wurden auf 7 m vertieft, so daß Schiffe von 10.000 BRT landen konnten; Tirana erhielt einen modernen Flughafen. 1935 hatte man am unteren Devoll Erdöl erbohrt; eine 80 km lange Ölleitung brachte die Ausbeute (zuletzt etwa 300.000 t jährlich) nach Valona. Noch wichtiger waren die Funde von Chromerz am Ochrida-See und im Bergland zwischen Schwarzem Drin und Drin; sie hätten bei weiterem Ausbau den italienischen Bedarf zu decken vermocht. Auch der Wiederaufbau Albanien nach 1944 wurde vielfach von Italienern durchgeführt. 1946 waren von 24.000 italienischen Zivilisten (1943) noch rund 1000 Fachkräfte im Lande. (G. Bosselli in L'Universo 1947/5, p. 541).

H. Lechleitner

Die slawische Besiedlung im nördlichen Ostpreußen nach 1945. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde Ostpreußen zwischen der UdSSR und Polen aufgeteilt. Der nördliche Teil, das ebene Aufschüttungsland der Pregel und Memel umfassend (ca. 15.000 qkm), kam als Gebiet Kaliningrad an die RSFSR. Das Gebiet wird durch die baltischen Sowjetrepubliken von der RSFSR getrennt und ist somit „exterritorial“, was eine gewisse Sonderstellung andeutet. Kaliningrad, das ehemalige Königsberg, ist ja jetzt der größte eisfreie Ostseehafen der UdSSR; ihn erreichen die agraren und industriellen Ausfuhr Güter der Ukraine auf dem kürzesten Wege und die Bahnlinie Moskau—Minsk—Kaliningrad erschließt ihm außerdem den zentralrussischen Raum.

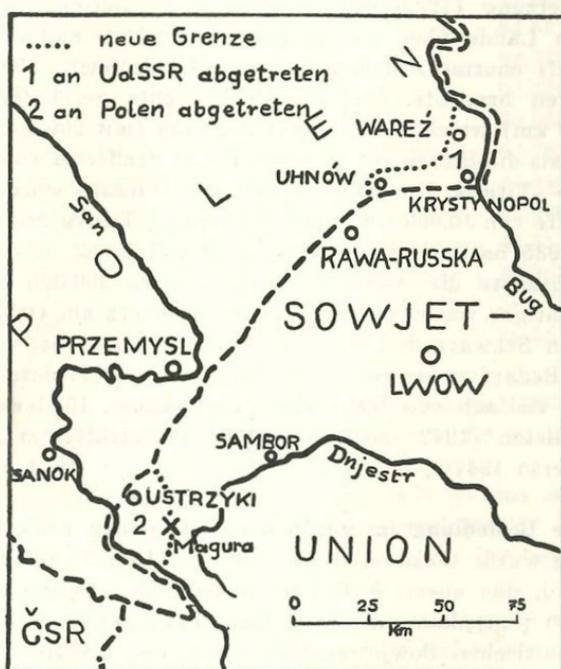
In dieses von den Deutschen verlassene Land ergoß sich nach dem Ende des zweiten Weltkrieges ein Strom russischer Siedler. Es war keine individuelle Bauernkolonisation, sondern vollständige Kollektivfarmen mit ihrem Vieh, Saatgut und Maschinenpark besiedelten das Land. Die Siedler kamen aus dem nahen Bjelorußland, den zerstörten Gebieten von Pskow, Smolensk, Brjansk und aus dem Einzugsgebiet der oberen Wolga (Moskau—Wladimir—Jaroslavl)¹. Die Ent-

¹ Herald New York Tribune, European Edition, Paris, 15. Jan. 1948: Russians Move Colonists Into East Prussia.

sendung von Kolonisten aus dem Raum um Moskau ist deswegen sehr interessant, da es sich um den russischen Kernraum handelt. Auf seinem Boden bildete sich noch während der mongolischen Fremdherrschaft das Fürstentum Moskau als Keimzelle eines neuen russischen Staates. Darüber hinaus aber bestand hier seit altersher ein kollektives Wirtschaftssystem. Als im Jahre 1861 die Leibeigenschaft aufgehoben wurde, gaben sich die Bauern selbst das sog. „Mir“-System, demzufolge Acker- und Weideland Eigentum der Gemeinde wurden. Die einzelnen Bauern erhielten die landwirtschaftlichen Nutzflächen nur für eine bestimmte Zeit zur Bewirtschaftung. Dieser Raum war also auch die Keimzelle des Sowjetstaates.

Erwin Wilthum

Änderung der sowjetisch-polnischen Grenze. Im Mai 1951 schlossen die Sowjetunion und Polen auf Initiative der polnischen Regierung ein Abkommen



über den Tausch von Staatsterritorium. Jeder der beiden Staaten gab eine Fläche von ungefähr 480 km² im Austausch gegen eine ebensogroße. Beide Gebiete liegen im ehemaligen Galizien, betreffen also sowjetischerseits die Ukrainische Bundesrepublik.

Polen erhielt in seinem äußersten Südosten, in den Karpaten, ein Bergland um Ustrzyki Dolne und Lutowiska, östlich des obersten San, und gab dafür den am meisten nach Osten vorspringenden Keil seines Territoriums am oberen Bug mit den Orten Krystynopol, Uhnów und Wareź.

Das an Polen gefallene Stück enthält Straßenverbindungen zwischen Polen und seinem am weitesten nach Süden ragenden Zipfel im Quellgebiet des San. Erst über diese — bisher sowjetische — Verbindung ist der Anschluß an die Materialbahnen dieses Gebietes gegeben und damit eine Bewirtschaftung der

holzreichen Berge dort von Polen her möglich. Außerdem ist das polnisch gewordene Stück Land reich an Erdöl und Erdgas.

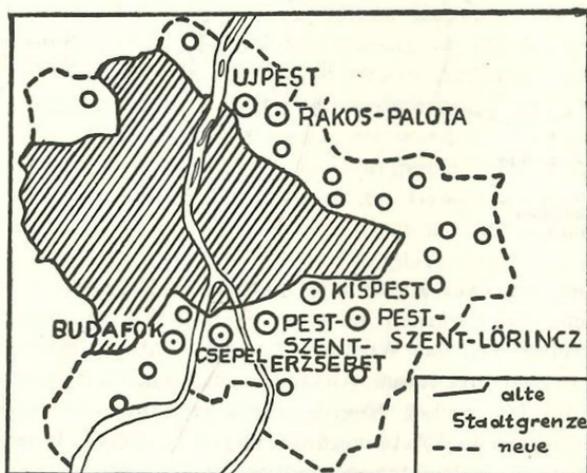
In dem an die Sowjet-Ukraine gekommenen Gebiet, einem waldarmen, hügeligen Agrarland, finden sich hingegen Kohlenvorkommen. Doch auch in diesem Fall ist das Hauptmotiv des Austausches verkehrsgeographischer Natur. Auf einer Strecke von rund 65 km führt nämlich eine Bahnlinie durch dieses Land, die zwar keinen Zusammenhang mit dem übrigen polnischen Bahnnetz hat, aber die kürzeste Verbindung zwischen den ukrainischen Städten Wladimir-Wolynskij und Lwow (Lemberg), bzw. Rawa-Russka darstellt.

Die Bevölkerung der beiden kleinen Landstreifen, die beide in der Dichtestufe 50—100 liegen, wird ausgetauscht. Die nationale Zusammensetzung der beteiligten Staaten erleidet also durch die Grenzverschiebungen keine Veränderung.

Als Resultat des Gebietstausches ergibt sich eine — allerdings unbedeutende — Verkürzung der sowjetisch-polnischen Grenze, da in beiden Fällen Grenz- ausbuchtungen begradigt wurden. Der östlichste Punkt des polnischen Staatsgebietes liegt nun weiter westlich als bisher, Polen reicht kaum mehr über den 24. Längengrad ostwärts. Dafür hat es nun mit dem Tal des oberen Strwiaz Anteil am Einzugsgebiet des Dnjestr erhalten.

Interessant ist schließlich noch, daß sich bei dem von Polen abgetretenen Stück im wesentlichen die historische Grenze (zwischen Galizien und „Kongreß-Polen“) wieder durchgesetzt hat, die hier seit 1918 verschwunden war und nun, angepaßt an die seinerzeit durch sie bedingte Linienführung der Eisenbahn, in ihrem allgemeinen Verlauf wieder Staatsgrenze geworden ist. O. L.

Groß-Budapest. Am 1. Jänner 1950 trat das Gesetz in Kraft, durch das Groß-Budapest geschaffen wurde. 7 Städte und 16 Dörfer der unmittelbaren



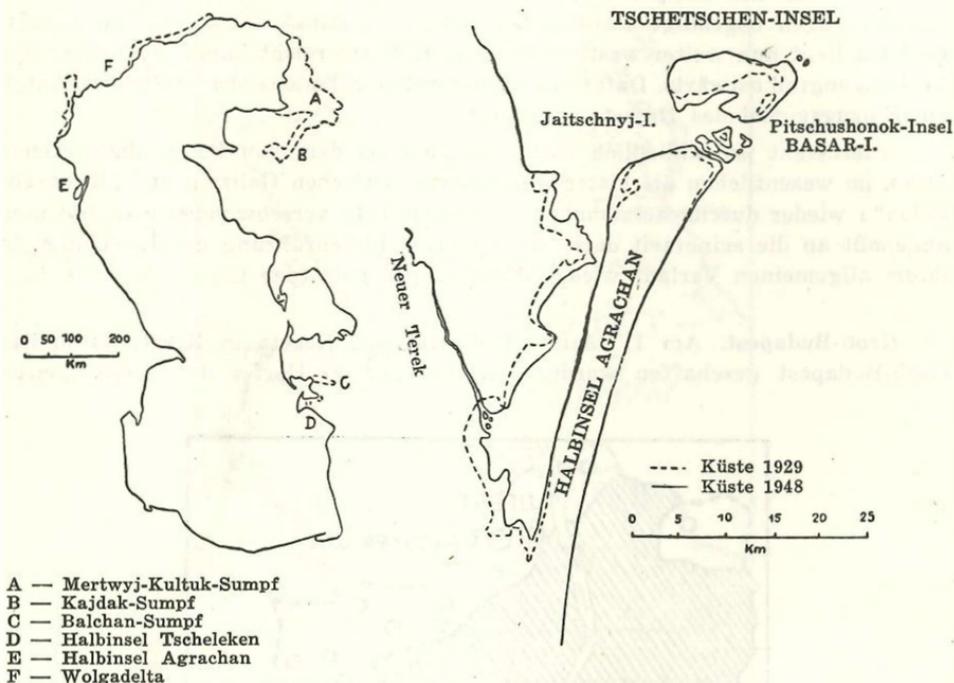
Umgebung (besonders im Süden und Osten der Stadt), die im wesentlichen schon seit Jahrzehnten Teile des geschlossenen Siedlungsgebietes der ungarischen Hauptstadt waren, hörten auf, eigene Gemeinden zu sein und wurden in die seit 1873 zusammengeschlossene alte Doppelstadt Budapest eingemeindet.

Es handelt sich hauptsächlich um Arbeiter- und Fabriksvororte wie Csepel, Kispest, Ujpest, Rákos-Palota usw.

Die Einwohnerzahl Budapests, die am 1. Jänner 1949: 1,058.000 betragen hatte, wurde durch diese Maßnahme auf ungefähr 1,6 Mill. gebracht. O. L.

Der natürliche Bevölkerungszuwachs der Sowjetunion hat seit einigen Jahren bereits den Stand von 1940 überschritten und beträgt derzeit mehr als 3 Millionen Menschen jährlich. O. L.

Rückgang des Kaspischen Meeres. Das für die ganze historische Zeit bekannte Sinken des Spiegels des Kaspischen Meeres läßt sich in den letzten Jahren besonders deutlich feststellen. War man bisher gewöhnt, ihn als 26 m unter dem Meeresspiegel gelegen zu bezeichnen, so sprechen die neuesten Karten und Geographiebücher bereits von minus 28 m.



Ein Absinken um zwei Meter muß natürliche Folgen für den Verlauf der Küstenlinie haben. Diese werden bei einer Steilküste (im vorliegenden Fall das Süd- und zum großen Teil das Westufer) lokaler Natur bleiben, an einer Flachküste hingegen in bedeutenderem Ausmaß auftreten. Gerade die flachen Nord- und Ostgestade des Kaspischen Meeres sind aber nahezu unbewohnt und unverwertet, so daß allmähliche Küstenveränderungen in diesen Wüsten- und Sumpfbereichen nicht laufend beobachtet werden. Sie treten erst nach längerer Zeit und gewissermaßen sprunghaft auf den Karten in Erscheinung. Ein solcher „Sprung“ ist auf den sowjetischen Karten nach dem Ende des zweiten Weltkrieges gesehen.

Die 1945 erschienene Physische Karte des Europäischen Teils der UdSSR (1 : 2,500,000) zeigte zum ersten Mal an Stelle der altvertrauten reichgegliederten Küstenlinie im Nordosten des Kaspischen Meeres eine stark verkürzte, mehr

als 100 km westlicher verlaufende. Die Buchten *Kajdak* und *Mertwyj-Kultuk* sind verschwunden, bzw. als Sumpfland eingezeichnet, die *Komsomolzen-Bai* (die *Zessarewitsch-Bai* der alten Karten) ist auf eine kleine Ausbuchtung zusammengeschrumpft (siehe A und B auf unserer Kartenskizze). Ebenso sind die inselreichen Buchten beiderseits — besonders westl. — des *Wolgadeltas* nur mehr als seendurchsetztes Festland wiederzufinden.

Die größte Insel des Kaspischen Meeres, *Tscheleken* südl. von *Krassnowodsk*, ist durch Verlandung eine Halbinsel geworden, und die *Balchan-Bai* nordöstl. von ihr bildet heute nur eine langgestreckte Sumpfniederung im *Dardsha-Gebiet*, das nun nicht mehr als Halbinsel bezeichnet werden kann, zumal auch seine südl. Begrenzung, die kleine *Bucht von Usun-ada*, ausgetrocknet ist (siehe C und D der Skizze).

Verlandungen von kleinerem Umfang sind an den Ufern des Meeresbusens *Kara-Bugas* zu bemerken, an den Halbinseln *Busatschi* und *Mangyschlak* im Nordosten und an der Nordküste des Kaspisees. Am genauesten kartographisch aufgenommen ist natürlich die am dichtesten bewohnte Westküste. Von dieser sei hier eine Detailzeichnung wiedergegeben, welche die Veränderungen an *Bucht und Halbinsel von Agrachan* (vor der *Terek-Mündung* an der Nordgrenze der Autonomen Republik *Dagestan*) in der Zeit zwischen 1929 und 1948 zeigen. (Diese Halbinsel ist übrigens erst ca. 120 Jahre alt. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts zeigten die Karten dort eine Reihe von Inseln).

Durch alle diese Folgen der Seespiegelsenkung ist das *Kaspische Meer* um mehr als 12.000 km² kleiner geworden, d. h. daß die Sowjetunion zusätzliche Trockengebiete in der Größe etwa von *Oberösterreich* oder *Tirol* erhalten hat. Auch der Salzgehalt des *Kaspiwassers* ist damit weiter gewachsen. O. L.

Im *Dodekanes*, den *Italien* am Vorabend des 1. Weltkrieges (1912) besetzte, standen ihm nur zwei Jahrzehnte für friedliche Arbeit zur Verfügung. Sie kam vor allem *Rhodos* zugute, daneben *Kos*, dessen Hauptort nach dem Erdbeben von 1933 modernisiert wurde. Auf *Rhodos* gelang es, die *Malaria* auszurotten; Hand in Hand mit Entwässerungsarbeiten gingen Aufforstungen und Einrichtungen von Mustergütern, dazu dreier *Landarbeitersiedlungen*. *Wein- und Öl-ertrag* konnten gesteigert werden, *Tabakanbau* wurde neu eingeführt. Ein modernes *Neu-Rhodos* entstand zwischen den Hängen des *Hügels von S. Stefano* und dem Meer, während man in der *Altstadt* den *Großmeisterpalast* restaurierte und den *Mauergürtel* freilegte. *Großhotels* dienten dem steigenden *Fremdenverkehr*. Der *Hafen* wurde vergrößert, ein *Flugplatz* angelegt; auf allen Inseln zusammengenommen baute man gegen 1000 km *Autostraßen* (*G. Gianni* in *L'Universo* 1947/4, p. 423).

H. Lechleitner

Eisenbahnbau vom Persischen Golf zum Roten Meer. Seit Ende 1948 ist der Bau einer Eisenbahn quer durch die arabische Halbinsel im Gange, der eine Verbindung zwischen der *Hafenstadt Djidda* am *Roten Meer* und dem *Mittelpunkt der Erdölgewinnung Saud-Arabiens* am *Persischen Golf* bei *Dammam* herstellen wird. Die Teilstrecke *Dammam—Dhahran—Abqaiq—Hofuf—Haradh* war bereits zu Beginn des Jahres 1951 dem Verkehr übergeben worden, die Fortsetzung bis *Riyadh*, der *Hauptstadt Saud-Arabiens* (60.000 Ew.), wurde Anfang 1952 offiziell eröffnet. Die weitere *Linienführung* sieht — aus Gründen der *Pietät* — eine Umgehung *Mekkas* vor, dagegen ist eine *Anschlußstrecke* über *Medina* an die alte *Hedjazbahn* bereits trassiert. Mit einer *Wiederherstellung*

dieser im ersten Weltkrieg zerstörten Linie könnte der Staat Ibn Sauds den Anschluß an das internationale Bahnnetz gewinnen.

Die Strecke zwischen Dammam und Riyadh wird zunächst von Triebwagen dreimal wöchentlich befahren, welche die 560 km in zehn Stunden zurücklegen. Das Oasengebiet von Hofuf (30.000 Ew.) hat durch die neue Bahn bereits einen starken wirtschaftlichen Auftrieb erfahren, da es sich auf die Versorgung der amerikanischen Kolonien in Dammam, Dhahran (40.000 Ew.) und Abqaiq mit Frischgemüse und anderen landwirtschaftlichen Produkten eingestellt hat und außerdem zum Ausflugsziel der Angestellten der Erdölgesellschaften geworden ist. Hatte man ursprünglich für die Teilstrecke bis Haradh mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von 50.000 Personen gerechnet, so wurden allein in den ersten neun Monaten des Jahres 1951 bereits über 200.000 Fahrgäste befördert. Sämtliche Züge und Bahnhöfe sind mit Funkgeräten ausgerüstet und auch der Sandverwehungen hofft man mit Spezialeinrichtungen Herr werden zu können.

Die Kosten für die Errichtung der Bahn hat zunächst die arabisch-amerikanische Erdölgesellschaft ARAMCO übernommen; sie sollen später von der Regierung Saud-Arabiens zurückgezahlt werden, schon Ende 1952 wird der gesamte Betrieb der bisher fertiggestellten Strecke in den Händen von Arabern liegen. Der verhältnismäßig rasche Bau der transarabischen Eisenbahn hängt wohl in erster Linie mit der Erschließung der reichen Erdölfelder am Persischen Golf zusammen, deren Produktion in einem Zeitraum von bloß zehn Jahren von 700.000 t (1940) auf 24 Mill. t (1950) emporgeschneit ist und damit das Einströmen großer Kapitalien in den Bereich der arabischen Wüstensteppen bewirkt hat (Übersee-Rundschau 1951/5, 1952/3).

Erhart Winkler

Die wirtschaftliche Lage Israels¹. Von den 20.850 km² des neuen Staates, der ganz Galiläa, West-Judäa und die Negev umfaßt, sind noch etwa 50% ganz unproduktiv, so vor allem der ganze Südtteil, der jedoch den wichtigsten Ausgang zum Roten Meer (Eylath am Golf v. Akaba) vermittelt. Zur Bewässerung² der Negev sollen zunächst 50 Mill. m³ Wasser im Jahr aufgebracht werden, womit man maximal 200—250 km² wird anbauen können. Bis Mitte 1949 wurden Siedlungen ganz überwiegend in Galiläa und Judäa gegründet; man kann unter ihnen vier Typen unterscheiden:

1. Dörfer (Moshava) mit Privateigentum; es handelt sich meist um die alten Siedlungen, vielfach vor 1900 gegründet. Sie werden leicht zu Kleinstädten (bis 10.000 E.) und verlieren den landwirtschaftlichen Charakter.

2. Kooperative (Moshav Ovdim), in denen alle Besitze genau gleich groß sind. Verkauf der Produkte etc. erfolgt auf genossenschaftlicher Basis, ohne Zustimmung der Generalversammlung gibt es keinen Besitzwechsel. Die Kooperative bleiben meist rein landwirtschaftlich und umfassen zwischen 100 und 1000 E.

3. Kollektive auf Familienbasis (Moshav shifuti). Es gibt keinen privaten Landbesitz, doch Geldentlohnung. Die Familien leben zusammen, Ehefrauen nehmen nur selten an der Arbeit teil. Kleine Gewerbebetriebe sind möglich. Die Einwohnerzahl übersteigt kaum 200.

4. Kommunal-Kollektive (Kibbutz oder Kvutza). Es gibt nur gemeinsames Eigentum und Gemeinschaftsarbeit (ohne Entlohnung), Schlafhäuser für Er-

¹ Vgl. dazu E. L e n d l: Ausweitung der Kulturlandschaftsflächen in Israel, in Mitt. G. Ges. Wien 93/1951, p. 61.

² Über den Lowdermilk-Plan s. Mitt. G. Ges. Wien 93/1951, p. 52.

wachsene und Kinder sowie Gemeinschaftsküche, auch kleine Industrieunternehmen. Der größte „Kibbutz“ umfaßt 1700 Menschen.

Allen diesen Anstrengungen zum Trotz vermag das Land die ständig wachsende Bevölkerung (Anf. 1951 1,390.000 E.) noch nicht zu ernähren. Wenig über 1000 km² waren 1949 mit Weizen bebaut; einer Aufbringung von 17.000 t stand jedoch ein Bedarf von 200.000 t gegenüber! Auch der Fleischbedarf wird nicht gedeckt; die Fischerei vermag die Lücke nicht zu schließen, da der Transport ins Innere noch zu schwierig ist. Ausreichend ist die Versorgung mit Hülsenfrüchten und Futter, Überschuß besteht nur bei Agrumen, die 70% der Ausfuhr stellen.

Auch an Bodenschätzen ist Israel ausgesprochen arm: Dem Toten Meer werden Pottasche und Brom entzogen und in der Negev gibt es Manganlager. Allerdings ist dieses Gebiet geologisch noch nicht völlig erschlossen, die Möglichkeit weiterer Funde (Erdöl?) ist nicht von der Hand zu weisen. Derzeit verspricht (neben Vergrößerung der Anbaufläche) nur ein Ausbau der Veredelungsindustrie Erfolg. Durch Zollnachsicht und Steuermäßigung begünstigt die Regierung jede ausländische Investition; es wird jedoch nötig sein, für eine Industrialisierung des Inneren zuvor die Verkehrswege auszubauen. Das wenig entwickelte Eisenbahnnetz von 418 km Länge³ ist durch die Grenzziehung gelähmt; es befördert nur etwa 5% der Passagiere des Autobusverkehrs, den fünf Gesellschaften mit über 1000 Fahrzeugen besorgen. Am Ausbau der Straßen (Anf. 1950 nur 1975 km) wird fieberhaft gearbeitet, insbesondere in der Negev, um den Ausgang zum Roten Meer auch tatsächlich nützen zu können. Große Bedeutung hat der Flughafen von Lydda (b. Ramle, an der Kreuzung von Längs- und südl. Querbahn), auch im Luftgüterverkehr. Die Flugplätze von Haifa und Eylath sind im Ausbau begriffen.

Der derzeitigen Verkehrslage entsprechend entstanden die Industriezonen an der Küste. Die größere, im Hinterland von Tel Aviv (zw. Petah-Tikvah und Rishon le Sion) beschäftigt 67% der Industriearbeiter des Landes; es handelt sich meist um kleinere Betriebe der Textil- und Konservenerzeugung. Großbetriebe (vorwiegend chemische, Maschinen- und Bauindustrie) in denen 40% des Industriekapitals investiert sind, umgeben die Bucht von Haifa, dem Haupthafen, neben dem nur noch der neue Hafen von Tel Aviv nennenswert ist. Den einzigen Aktivposten stellt vorläufig die Diamantenschleiferei von Nathanya dar, die mit 19% am Werte der Ausfuhr beteiligt ist. 60% der Ausfuhr gingen 1949 nach England, 16% nach USA — ein unbefriedigender Zustand in einem Land, das seiner Lage nach ein Verarbeitungszentrum der Arabischen Welt sein könnte (A. K. Viora in L'Universo 1951/3, p. 293).

Jerusalem besaß bei der ersten regulären Zählung (1922) 62.000 E., von denen mehr als ein Drittel auf die ummauerte Altstadt entfiel. Vororte bestanden damals vor allem im NW, jenseits der russischen Kolonie; sie schoben sich dann auch gegen W und SW vor, also nach der vom Fernverkehr begünstigten Seite (Bahnhof!). Am Ende der britischen Verwaltung (1948) schätzte man die Bevölkerung auf 164.000 E., davon etwa 100.000 Juden, die ihren Anteil von 54% (1922) auf 61% erhöht hatten. Sie wohnten vorwiegend im Westsektor, der auch heute unter israelischer Verwaltung steht und etwa 127.000 Menschen beherbergt (Riv. G. It. 1950/1).

H. Lechleitner

³ Längsbahn Beirut—Haifa—Kairo, Querlinien Haifa—Tiberiassee und Jaffa—Jerusalem; im Bau: Tel Aviv—Hadera.

Moderne Verkehrsentwicklung in Indien. Das Straßennetz umfaßt (nach St. Year Book 1951): Straßen mit fester Oberdecke 146.500 km und ohne feste Oberdecke 247.900 km (beides einschl. städt. Straßen). Ein 1945 genehmigter Fünfjahresplan für den Straßenbau umfaßt die Verbesserung des gesamten Straßensystems sowie den Neubau von etwa 650.000 km Straßen. Dieser im April 1947 in Angriff genommene Plan zeigt jedoch infolge unzureichender Versorgung mit Maschinen und Zement, wie mangels technischen Personals, wenig Fortschritte. Die Straßenneubauten sollen außer der Industrie, vor allem der Landwirtschaft dienen. Kein Dorf mit entwickelter Landwirtschaft soll mehr als 8 km und in nicht landwirtschaftlichen Bezirken mehr als 16 km von einer Hauptstraße entfernt sein. Den sog. Zubringerstraßen zur Eisenbahn soll eine Vorrangstellung eingeräumt werden.

Hinsichtlich der Eisenbahnen sieht der indische Fünfjahresplan weniger eine erhebliche Ausweitung der bestehenden Einrichtungen, als vielmehr deren Wiederaufbau vor. Die indischen Eisenbahnen sind durch die ungeheure Inanspruchnahme während des 2. Weltkrieges sowie infolge der damaligen Unmöglichkeit Ersatzteile zu beschaffen und Reparaturen durchzuführen, in schlechter Verfassung. Durch die Teilung Indiens erlitt es auch noch einen erheblichen Verlust an rollendem Material, Lokomotiven und auch an Einnahmen. Außerdem stimmten etwa 30% des Eisenbahnpersonals für Verwendung in Pakistan. Gegenwärtig hat das indische Eisenbahnnetz eine Streckenlänge von 55.000 km, davon sind 380 km elektrifiziert. Alle Bahnen, ausgenommen einige Nebenlinien, werden von der Regierung der Indischen Union betrieben.

Es gibt drei verschiedene Spurweiten: Breitspur (1,676 m) 25.242 km, Meterspur 24.767 km, Schmalspur 5471 km, insgesamt 54.480 km. In Bau befindliche Linien (9) 856 km.

Ein Drittel aller Lokomotiven und ein Viertel der Personen- und Güterwagen, die 1950 eingesetzt waren, sind überaltert. Ferner ist die starke Zunahme des Personenverkehrs zu beachten, der den Vorkriegsstand schon um 250% überschritten hat.

Lokomotiven	7.672	Beförderte Passagiere:
Personenwagen	13.247	August 1947 bis März 1948 982,348.000
Güterwagen	195.182	April 1948 bis Dez. 1948 1.056,427.000

Das Volumen des Güterverkehrs ist von 58.000 Waggonladungen Mitte 1950 auf 106.000 Waggonladungen Mitte 1951 gestiegen.

Auch die indische Schifffahrt hat durch den zweiten Weltkrieg große Verluste erlitten. Gegen Kriegsende gab es nur 11 indische Schifffahrtsgesellschaften mit 63 Dampfern von insgesamt 131.748 BRT gegenüber 245.000 BRT vor dem Kriege. Die größte indische Linie ist die „Scindia Steam Navigation Company“ mit 91% der indischen Gesamttonnage. Zahlreiche Schiffe wurden nach dem Kriege gekauft, so daß die indische Handelsflotte gegen Ende 1950 etwa 205.717 BRT (71 Schiffe) zählte. Die indische Regierung beabsichtigt, die Gesamttonnage im Laufe der nächsten 5—7 Jahre auf 2 Mill. BRT zu erhöhen. Der Fünfjahresplan sieht in den nächsten Jahren 149 Mill. Rupien für die Erhöhung der Tonnage vor und zwar sollen etwa 40 Mill. Rupien für den Erwerb von 80.000 t Schiffsraum für die Küstenschifffahrt und etwa 65 Mill. Rupien zum Ankauf von 125.000 t Schiffsraum für den Überseehandel verwendet werden. Die Küstenschifffahrt soll ausschließlich indischen Schiffen vorbehalten bleiben, um so dem Eindringen der japanischen Schifffahrt in den indischen Küstenhandel zu steuern.

Nach dem letzten Kriege hat sich in Indien die zivile Luftfahrt, dank des großen Angebotes billiger Flugzeugtypen, stark entwickelt. 1949 waren neun Fluggesellschaften registriert. Die bestehenden Gesellschaften sind Privatunternehmen, doch sind Bestrebungen vorhanden, sie zu verstaatlichen. Die größte Gesellschaft ist die „Air India International Ltd.“, Bombay, die einen regelmäßigen Flugverkehr (dreimal wöchentlich) zwischen Bombay und London (via Basra, Kairo, Genf) und nach Nairobi unterhält. Die anderen Linien dienen meist dem Inlandverkehr oder dem zwischen Indien, Pakistan und Ceylon.

Verkehrsleistungen im indischen Flugverkehr

Fahrplanmäßige Dienste:	1948	1949
Geflogene Meilen	12,648.765	16,098.354
Anzahl der Passagiere	348.840	357.415
Geflogene Post in lbs	1,582.645	5,031.959
Geflogene Fracht in lbs	12,452.711	22,499.679
Außerfahrplanmäßige Dienste:		
Geflogene Meilen	4,479.235	4,100.343

Inzwischen ist auch der lang erwartete, kurze wöchentliche Flugdienst mit Afghanistan aufgenommen worden, nachdem Pakistan früher diesem Plan die größten Schwierigkeiten bereitete, indem es die ganze N.W.F.P. (North West Frontier Province) als „gesperrte Zone“ erklärte. Die indische Gesellschaft mußte einen über 1000 Meilen weiten Umweg machen und über Persien nach Kabul fliegen. Die Linie führt jetzt von Ahmedabad über Bombay nach Karachi, von dort nach Zahidan in Persien und schließlich über Kandahar nach Kabul. Der Dienst auf der neuen Route ist der „Himalayan Aviation Ltd.“, Calcutta, übertragen worden.

Georg Sterling-Krugheim

Spurenweiteumbau in Pakistan. Die Teilung Indiens ruft auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ungewöhnliche Maßnahmen hervor. Um den Gütertransport von und nach Chittagong — dem einzigen großen Hafen Ost-Pakistans — ohne Umladen durchführen zu können, werden rund 800 km Eisenbahnstrecke von der indischen Breitspur (1,66 m) auf Meterspur umgebaut. Allerdings ergibt sich dadurch auch eine starke Verminderung der Leistungsfähigkeit der Bahnen. Ostpakistan wird nach dem Umbau über ein Eisenbahnnetz von rund 2500 km in Meterspur verfügen.

Erhart Winkler

Geographische Nachrichten aus Japan. Seit dem letzten Bericht über „Die Geographie im heutigen Japan“, der vor mehr als einem Jahr in unserer Zeitschrift erschienen ist (Bd. 92), hat die japanische Erdkunde durch zwei Todesfälle schwere Verluste erlitten: Im Sept. 1950 raffte ein tückisches Lungenleiden Y. Ôtsuka mitten in seinen besten Schaffensjahren hinweg. Ôtsuka hatte seine wissenschaftliche Laufbahn am Erdbeben-Forschungsinstitut der Kaiserl. Univ. in Tôkyô begonnen und war an dieser zum Schluß Professor am Geolog. Inst. und gleichzeitig Professor am Geogr. Inst. der Pädagogischen Hochschule in Tôkyô. Eine lange Reihe von Arbeiten auf den Gebieten der Seismologie, Geologie, Paläontologie und Geomorphologie bezeugen, welche ausgezeichneten, fruchtbaren und vielversprechenden Wissenschaftler Japan mit Y. Ôtsuka verloren hat. — Im Jänner 1951 verstarb der bekannte Geograph H. Tanakada. Er hatte in Italien Vulkanologie studiert und sich in Europa viele Freunde erworben. Nach Japan zurückgekehrt, unterrichtete er an der Tôhoku-Univ. (Nordost-Univ.) in Sendai, gründete da das Geogr. Inst. und leitete es bis er in

den Ruhestand trat und in Prof. Y. Tomita seinen Nachfolger fand. Auch dann lehrte Prof. Tanakadate noch an der Hosei-Daigaku, einer privaten Univ. in Tôkyô, weiter bis zu seinem Tod. Er hinterließ wertvolle vulkanologische und wirtschaftsgeographische Veröffentlichungen.

Von den geograph. Instituten Japans hat wohl jenes der Universität Tôkyô seit dem letzten Bericht den größten Wandel erlebt. Sein langjähriger, hochverdienter Leiter, Prof. T. Tsujimura, ist seit März 1951 emeritiert. Seine Nachfolger sind Prof. H. Sato von der Hitotsubashi-Univ., der früheren Handelshochschule in Tôkyô (Tôkyô Shôka Daigaku) und Prof. K. Tanaka von der Univ. Kôbe (früher Handshochschule, Kôbe Shôka Daigaku). A.o. Professoren sind weiterhin F. Tada, der besonders die Anthropogeographie vertritt, und S. Kiuchi (von der neuen Abteilung für Allgemeine Kultur), der vor allem Länderkunde liest. Lektoren sind I. Matsui (gleichzeitig Professor an der Ochanomizu-Univ.) und H. Sato. Die hervorragende Bedeutung, die die Geographie an der Universität Tôkyô besitzt, erhellt auch daraus, daß die Institute für Geographie, Geologie, Geophysik und Mineralogie schon seit langem miteinander eine eigene Fakultät der Erdkunde (Chigaku-ka) bilden.

An dieser Stelle geziemt es sich wohl, Prof. T. Tsujimura, der am 12. Juni 1950 seinen 60. Geburtstag feiern konnte, anlässlich seines Scheidens von der ersten geogr. Lehrkanzel Japans einige Worte zu widmen. Tsujimura ist in der schönen, historisch bekannten Küstenstadt Odawara, nicht weit von Tôkyô, geboren. Er studierte an der Kaiserl. Univ. der Hauptstadt besonders Geologie und auch Geomorphologie, die damals der Begründer der modernen Geogr. in Japan, Prof. N. Yamasaki, ein Schüler A. Pencks, lehrte. Im Jahre 1916 promovierte Tsujimura, 1918 wurde er Instruktor am neugeschaffenen Geogr. Inst. der Univ. und 1922 bereits a.o. Professor. Nach dem Tode seines Lehrers Yamasaki übernahm er dessen Lehrstuhl und die Direktion des Institutes, die er bis zu seiner Emeritierung im März 1951, seit 1944 als o. Professor, innehatte. Nur seine bedeutendsten Werke können aufgezählt werden. Am weitesten verbreitet ist wohl seine „Geomorphologie“, die zu den besten Hochschullehrbüchern gerechnet wird. Hier wie in seiner „Geomorphologie Japans“ und in seiner zweibändigen „Neuen Geomorphologie“ knüpft Tsujimura vor allem an die Arbeiten von W. M. Davis und A. Penck und an die seines eigenen Lehrers Yamasaki an. Seine „Forschungen über die Topographie von Brüchen“ fassen zahlreiche Untersuchungen zusammen. Auch in anderen Zweigen der Geographie hat Tsujimura Namhaftes geleistet, wie allein schon seine Bücher „Vorlesungen über die Landschaftsgeographie“ und „Kulturgeographie“ beweisen. Es zeigt nur die allgemeine Anerkennung, die Tsujimura in Fachkreisen genießt, wenn er seit Jahren Präsident des Verbandes Japanischer Geographen (Nippon Chirigakkai) ist, den er 1925 selbst mitbegründet hat, und (seit 1949) auch Vorsitzender des Nationalausschusses für Geographie des Japanischen Wissenschaftskongresses. Prof. Tsujimura wirkt weiterhin als Honorarprofessor an der Univ. Tôkyô.

Auch an der Pädagogischen Hochschule in Tôkyô (Tôkyô Kyoiku Daigaku) hat sich im Laufe des letzten Jahres einiges geändert. Die Hochschule ist nach dem Krieg, als das gesamte japanische Unterrichtswesen reformiert wurde, aus der Höheren Lehrerbildungsanstalt (Tôkyô Koto-shihan-gakko) und aus der Universität für Geistes- und Naturwissenschaften (Tôkyô Bunrika Daigaku) hervorgegangen, bekannt auch als Sitz einer geogr. Gesellschaft, die sich nach dem Stadtteil, in dem die Universität liegt, Ôtsuka Chirigakkai nennt und seit 1933 und bis in den Krieg hinein „Abhandlungen“ („Ôtsuka

Chirigakkai Rombunshû“) erscheinen lassen hat. Von den Geographen der Pädagogischen Hochschule ist schon vor längerer Zeit Prof. K. T a n a k a in den Ruhestand getreten, und ihm folgte im März 1951 Prof. K. U c h i d a. Beide haben, nebenbei bemerkt, vor dem Kriege Schulatlanten herausgegeben, die sie in ganz Japan bekannt gemacht haben. Jetzt sind am Geogr. Inst. weiter tätig die Professoren H. A o n o und E. F u k u i.

Prof. T. N o h von der Ochanomizu-Univ., der Frauenhochschule in Tôkyô, ist seit 1949 Mitglied des Nationalausschusses für Geographie, wurde Anfang 1950 Ausschußmitglied des Verbandes Japanischer Geographen und ist weiterhin einer der Herausgeber der Geographischen Rundschau (Chirigaku Hyôron) und der Zeitschrift für Erdkunde (Chigaku Zasshi). — T. Y a z a w a, der bisher am Meteorologischen Zentralobservatorium (Chûo Kishôdai) war, ist seit Herbst 1950 an der Städt. Univ. Tôkyô und K. S a s a k u r a ist an die Univ. Shizuoka gegangen. L. S c h e i d l, in Zusammenarbeit mit T. N o h

Das neue Institut für Wüstenforschung in Kairo. Das Fuad-Institut für Wüstenforschung in Kairo wurde am 30. Dez. 1950 in Gegenwart des Königs Faruk I. eröffnet. Die Gründung des Instituts geht auf einen alten Plan König Fuads zurück, der schon 1927 aktenmäßigen Niederschlag fand, jedoch immer wieder zurückgestellt werden mußte. — Die Stiftung umfaßt 980 Feddan Grund (1 Feddan = über 4200 m²), 2 große Zinshäuser in Kairo, regelmäßige Regierungszuwendungen und andere Einkunftsquellen, so daß die Existenz des Institutes gesichert ist. — Der Verwaltungsrat des Instituts besteht aus dem Direktor der kgl. Stiftungen als Präsidenten, 9 ständigen Mitgliedern kraft ihres Amtes (Rektoren, Regierungsbeamte usw.) und schließlich 6 vom König auf 3 Jahre ernannte Fachleute.

Die wirklichen Mitglieder des Instituts sind 50 in Ägypten lebende Fachleute auf dem Gebiete der Wüstenforschung oder verwandter Fachgebiete, zu korrespondierenden Mitgliedern werden 50 außerhalb Ägyptens lebende Fachleute ernannt. Die Ernennung dieser 100 Mitglieder erfolgt durch den Verwaltungsrat.

Die administrative Leitung liegt in Händen des Generalsekretärs (derzeit Dr. Mohammed Matwali Musa, Prof. an der Fuad-Universität in Kairo), dem Bibliothekar, Kustoden, wissenschaftliche Hilfskräfte sowie Kanzleipersonal zur Verfügung stehen.

Die Aufgabe des Instituts ist die Durchforschung der ägyptischen Wüste in jeder Hinsicht, die Aufnahme des Kontaktes mit der außerägyptischen Wüstenforschung und schließlich die Ausarbeitung von Plänen für die wirtschaftliche Ausbeutung der Wüste.

Ein Museum mit zahlreichen Abteilungen, Laboratorien, eine große Bibliothek und ein riesiger Versuchsgarten stehen dem Institute zur Verfügung, das in einem im neuarabischen Stil jüngst aufgebauten Hause in der Sultan Husain-Straße in Kairo untergebracht ist. Das Museum soll weniger kostbare Originale bieten als Kopien, Musterstücke und Übersichten.

Ein oberster Forschungsrat organisiert die Arbeit, jedes Spezialgebiet hat ihren eigenen Forschungsrat, dem die Mitglieder des Instituts angehören, die das betreffende Fachgebiet bearbeiten. Die wichtigsten Gebiete sind: Geologie, Geophysik, Geographie, Klimatologie, Meteorologie, Bewässerungskunde, Botanik, Zoologie, Anthropologie, Wirtschaft, Verkehrskunde, Geschichte, Archäologie, Soziologie, Agronomie.

Karl Stolz

Die Wirtschaft von Britisch Somaliland. Der Wirtschaftscharakter Britisch Somalilands ist durch seine riesigen Steppen begrenzt und bestimmt. Bloß etwas mehr als 1% der Gesamtfläche (176.131 km²) ist anbaufähiges Land. Unter der auf rund 700.000 geschätzten Somalibevölkerung leben nur etwa 400 Europäer und 600 Inder. Der größte Teil der Eingeborenen führt ein Nomadenleben. Die Anbaufläche wird auf rund 20.580 ha geschätzt. Ackerbau wird hauptsächlich im Hargeisa- und Boramagebiet betrieben. Meliorationsarbeiten werden gegenwärtig im östlichen Teil des Protektorats durchgeführt. Einen Auftrieb zur Ausweitung des Landbaues hat die Einschränkung der Lebensmitteleinfuhr während des zweiten Weltkrieges gegeben. Folgende Erntezahlen wurden für 1948 veröffentlicht: Hirse und Sorghum 4553 t, Balrush-Hirse 36 t, Mais 18 t, Gerste 1,8 t, Weizen 4 t, Kuherbsen 4,5 t.

Der Hauptzweig des Wirtschaftslebens in Brit. Somaliland ist die Viehzucht. Die großen Schaf-, Ziegen- und Kamelherden liefern den Hauptteil der einheimischen Nahrungsmittelversorgung. Die wichtigsten Viehzuchtgebiete liegen in den Küstenbereichen. Die Regierung hat nach dem Kriege energische Schritte zur Eindämmung der Viehkrankheiten, Verbesserung der Herdenbestände und Steigerung des Anfalls tierischer Produkte wie Fleisch, Häute und Milch unternommen. Im Sommer 1951 wurde ein Feldzug gegen die Rinderpest mit großem Erfolg durchgeführt. Nach kürzlich veröffentlichten Schätzungen gibt es im Protektorat: 6 Mill. Schafe, 2 Mill. Ziegen, 2 Mill. Kamele und 200.000 Rinder. Dank reicher Niederschläge wird der Sommer 1951 als einer der für die Weidewirtschaft günstigsten seit 1913 bezeichnet.

Die Fischerei steht erst in den Anfängen, obwohl die Küstengewässer sehr fischreich sind. In Berbera wird Haifischleberöl aus heimischen Fängen hergestellt; in Elayu wird Thunfisch konserviert. Eine eigentliche Industrie konnte sich mangels Kraftstrom noch nicht entwickeln.

Nach Kriegsende lebte der Außenhandel von Brit. Somaliland wieder auf. 1950 wurden für 1,2 Mill. Pfund Waren ein- und für 0,65 Mill Pfund ausgeführt. Bei der Einfuhr entfielen 19,1% auf England und 47,2% auf andere Commonwealth-Länder, wohin von der Ausfuhr 94,9% gingen. Die wichtigsten Einfuhrgüter sind Zucker, Leinwand, Tabak und Zigaretten; die Hauptausfuhrartikel sind Schafe, Häute und Felle. Der größte Teil des Außenhandels wird über Aden als Transitplatz abgewickelt. Die Einfuhr ist amtlich kontrolliert.

Auf dem Luftwege ist Hargeisa seit Juli 1951 durch einen einmal wöchentlichen Flugdienst der „Aden Airways Company“ mit Djibuti und Asmara verbunden.

Georg Sterling-Krugheim

Eine neue Währung, der Somalo, wurde von der Banca d'Italia über die „Kasse für die Geldzirkulation in Somaliland“ in Umlauf gesetzt. 1 Somalo = 87,50 Lire.

H. Lechleitner

Die einheimische Landwirtschaft in Madagaskar. Über den Stand der wirtschaftlichen Erschließung Madagaskars wurden in den letzten Jahren¹ einige bemerkenswerte Angaben bekannt. Auch heute noch sind 90% der einheimischen Bevölkerung Landbewohner. Madagaskar ist jedoch arm an fruchtbaren Böden,

¹ Isnard Hildebert, La vie rurale de Madagascar. Les Cahiers d'Outre-Mer, 3, 12, Bordeaux 1950, 303—318 und 4, 13, Bordeaux 1951, 39—60.

die nicht mehr als 6.000.000 ha umfassen dürften. Davon sind nur 1.600.000 ha, rund 2,4% der Gesamtoberfläche der Insel, in Nutzung genommen. 67,5% der Insel sind Wiesen und Weideland, 10,4% bedeckt der Wald, 19,7% sind Ödland.

Der fruchtbare Boden ist weitgehend aufgeteilt. Wer $2\frac{1}{2}$ ha Reis, $1\frac{1}{2}$ ha Maniok, 80 Ar Batate und $1\frac{1}{2}$ ha Holz besitzt, wird bereits als reich angesehen. Der ärmere „Bauer“ besitzt im allgemeinen nicht viel mehr als die Anbaufläche für 30 Ar Reis, 25 Ar Maniok und 20 Ar Batate. Es ist selbstverständlich, daß sich aus diesen Tatsachen schwerwiegende Probleme für die Verwaltung der Insel ergeben müssen. Immer mehr tritt die Bildung eines Landarbeiterstandes hervor; schon 1943 wurden 83.040 Tagelöhner gezählt, die auf 2759 landwirtschaftlichen Großbetrieben beschäftigt waren.

Die Gesamtanbaufläche für Reis erreicht in dem von den Eingeborenen bewirtschafteten Gebiete 550.075 ha; sie umfaßt vor allem die Flußniederungen und Küstenebenen, daneben aber auch die Terrassen an den Hängen der tief eingeschnittenen Täler. Im Vergleich zum Reis sind alle anderen Produkte der einheimischen Landwirtschaft von untergeordneter Bedeutung. Die Anbaufläche für Maniok, die für 1948 mit 176.508 ha angegeben wird, ist vor allem auf den Hochflächen im Inneren des Landes in Rückgang begriffen; dort ersetzt den Maniok immer mehr die Kartoffel. Die Kartoffelernten, die den Erträgen des Maniokbaues gleichwertig sind, brauchen nur etwa $\frac{1}{3}$ der Zeit zu ihrem Wachstum. 1948 wurden schon 28.172 ha Kartoffel angebaut.

Die Produktion der einheimischen Bevölkerung an Ausfuhrsgütern ist mit Ausnahme des Kaffees (49.410 ha) verhältnismäßig gering; erwähnenswert sind lediglich Zuckerrohr und Vanille.

Hubert Trimel

Streitfrage „Irian“. Irian ist die nationale Bezeichnung für den Westteil von Neu-Guinea, welcher seit Gründung der Indonesischen Republik den Rest des ehemaligen niederländischen Kolonialreiches in Ostindien darstellt. Doch auch für dieses Gebiet haben die Vertreter Indonesiens anlässlich einer Konferenz im Haag den Anspruch auf Einbeziehung unter die Oberhoheit ihres Staates erhoben. Holland dagegen beharrt auf der Beibehaltung des kolonialen Status.

Der Fläche nach ist Irian mit rund 400.000 qkm etwa zwölfmal so groß wie Holland, doch nur ein Bruchteil davon — im wesentlichen ein schmaler, unzusammenhängender Küstenstreifen — steht unter geregelter niederländischer Verwaltung. Diese erfaßt dabei gegen 200.000 Papuas, 15.000 Indonesier sowie 2000 Chinesen, zu denen insgesamt 1200 Europäer kommen. Im größtenteils noch gänzlich unerforschten Innern leben zusätzlich schätzungsweise 750.000 Angehörige primitiver Stämme, die kolonial noch in keiner Weise erfaßt sind.

Da der Beamtenapparat für die bisher verwalteten Teile zu klein ist, liegen Erziehung und Gesundheitsfürsorge fast ausschließlich in den Händen der Missionen. Die Verkehrsverhältnisse sind völlig unzureichend und ebenso hat die wirtschaftliche Erschließung kaum erst begonnen. Die landwirtschaftliche Nutzung bezieht sich auf Kokospalmen, Baumwolle und Kautschuk. Auf bergbaulichem Gebiet wurden neben Erdöl auch Lager an Steinkohle und Nickelerz festgestellt. Das einzige größere wirtschaftliche Unternehmen ist die Erdölgewinnung im Bereich von Sorong. Bereits 1936 begannen hier die Aufschließungsarbeiten, doch erst 1948 konnte der erste Tanker Ladung nehmen. Vom Bohrfeld Klamono führt eine 45 km lange Ölleitung zum Hafenplatz Sorong.

Von den 10.000 im Ölgebiet beschäftigten Arbeitern stammen 6000 aus Java und nur 4000 sind Eingeborene Neu-Guineas. Auch auf den wenigen Plantagen sind zahlreiche javanische Arbeitskräfte eingesetzt und rund 4000 kleine Landbauernstellen wurden in den letzten Jahrzehnten an indo-europäische Mischlinge von den Sunda-Inseln vergeben. Diese Tatsachen sind Wasser auf die Mühle der indonesischen Forderungen, da eine weitere wirtschaftliche Erschließung Irians nur mit Hilfe von Arbeitskräften aus Indonesien möglich erscheint. Dagegen werden in den Niederlanden Pläne zur Ansiedlung holländischer Bauern in Neu-Guinea erwogen, die gleichsam die Schaffung einer letzten europäischen Kolonie großen Stils in tropischer Wildnis im Auge haben. Mit Rücksicht auf die Fehlschläge ähnlicher Unternehmungen in den feucht-heißen Tropen schlagen einsichtsvollere Kolonisatoren Gemeinschaftssiedlungen von ehemaligen Kolonialsoldaten, Indo-Europäern und holländischen Auswanderern vor, doch fehlt es im eigenen Lager auch nicht an Stimmen, die aus finanziellen Gründen für eine sofortige Übereignung Irians an die Indonesische Republik eintreten.

Erhart Winkler

Erschließung großer Eisenerzlager in Labrador und die Versorgungslage der Stahlindustrie in den Vereinigten Staaten. Die Halbinsel Labrador, deren wirtschaftliche Nutzung sich bisher auf Holzgewinnung, Fischfang und Pelztierjagd beschränkte, wird binnen kurzem für die Versorgung der nordamerikanischen Eisen- und Stahlindustrie ausschlaggebende Bedeutung erlangen. Knapp vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges waren im Grenzgebiet der kanadischen Provinz Quebec und Labradors¹ äußerst reiche Eisenerzadern entdeckt worden. 1947 setzten intensive Untersuchungen ein, die von der neugeschaffenen Schürffzentrale Knob Lake im Ungava-Distrikt ausgingen. 1949 trat als gemeinsame Gründung einer kanadischen Bergbaugesellschaft und einer Gruppe US-amerikanischer Stahlindustrieller die Iron Ore Company of Canada ins Leben, die sich mit dem Abbau der Erzlager befassen wird.

Knob Lake liegt im Quellgebiet des Hamilton-Flusses etwa auf 55° n. Br. und ist rund 500 km von dem kleinen Hafen Seven Islands am Mündungstrichter des St. Lorenzstroms entfernt. Die Erzlager, deren Eisengehalt zwischen 50 und 63% beträgt, gehören ähnlichen geologischen Formationen an, wie sie die berühmten Lagerstätten am Oberen See (Mesabi Range) aufweisen. Allein im Bereich einer Quadratmeile wurden am Jahre 1949 300 Mill. t hochgradigen Erzes festgestellt (Statesmans Yearbook 1951). Die produktive Zone erstreckt sich dabei über eine Fläche von mehreren tausend Quadratkilometern. Probebohrungen erreichten bei einer Tiefe von 200 m noch kein Ende der erzführenden Schicht.

Die Hindernisse jedoch, welche die Natur der Erschließung der Lagerstätte entgegenstellt, sind beträchtlich. Als Teil des kanadischen Schildes stellt Labrador eine archaische Rumpflatte dar, welche während des Eiszeitalters zu einem sumpf- und seenreichen Moränenhügelland umgestaltet wurde. Die Flüsse nehmen ihren Weg zum Meer meist über Schnellen und Fälle. Unter dem Einfluß der benachbarten kalten Meere — die Küste bleibt nur zwischen Juni und Novem-

¹ Das politische Gebiet Labrador (Labrador Coast) rechnet verwaltungsmäßig zu Neu-Fundland, welches im Jahre 1949 als zehnte Provinz dem Dominion Kanada angeschlossen wurde.

ber eisfrei — herrscht ein exzessives subarktisches Klima. Die Umgebung von Knob Lake selbst liegt im Bereich des ewigen Frostbodens und die riesigen Wälder, die geschlossen bis zum St. Lorenzstrom reichen, zählen zu den unberührtesten des ganzen kanadischen Nadelwaldgürtels.

Der Unwirtlichkeit der Natur entspricht eine äußerst spärliche Besiedlung, die sich im wesentlichen auf einige wenige Küstenplätze beschränkt. Das Innere ist praktisch siedlungsleer, wurden doch 1945 für Labrador (Labrador Coast) auf 310.000 qkm bloß 5500 Menschen gezählt.

Grundvoraussetzung einer wirtschaftlichen Nutzung der inneren Landesteile war daher die Verkehrserschließung. Hierbei erwies sich das Transportflugzeug als unschätzbare Hilfe. Von Seven Islands aus, das schon im letzten Krieg als Luftstützpunkt gedient hatte, wurden in zahllosen Flügen Berg- und Straßenbaumaschinen, Traktoren, Lastkraftwagen, Bauhölzer und verschiedenes Grubenmaterial nach Knob Lake geschafft. Doch auch die Navigation in der Luft ist in diesen Gebieten stark behindert, da infolge der hohen Breite und der Nähe der Erzlager auf die Verwendung des Magnetkompasses verzichtet werden muß. Außerdem herrscht selbst im Juni und Juli häufig Vereisungswetter und treten unangenehme Schneeschauer auf. Schon 1950 war daher mit dem Bau einer Industriebahn begonnen worden, welche in rund 580 km Länge und durch mehrere Tunnels führend Knob Lake mit Seven Islands verbinden wird. Hier an der günstigen Wasserstraße des St. Lorenz ist auch der Ausbau zum Erzumschlaghafen im Gange, den man mit Hilfe von Eisbrechern zehn Monate des Jahres offenhalten zu können hofft. Im Erzrevier selbst müssen gegen 240 km Straßen errichtet werden, in Knob Lake ist eine Bergarbeiterstadt für 3000 Menschen im Entstehen begriffen und 50 km südlich davon wird am Menihexsee an einem Staudamm und Kraftwerk gearbeitet, welches Bergwerke und Stadt mit Strom beliefern wird. Abgesehen davon, daß nur sechs Monate jährlich im Freien gearbeitet werden kann, tauchen immer wieder neue Hindernisse auf; so war es z. B. schwierig, geeigneten Kies und Sand für die Betonmischmaschinen aufzutreiben, Material, das auf keinen Fall eisenhaltig sein darf.

Ab 1954 sollen die Minen Labradors jährlich 15 Mill. t Eisenerz fördern, welches — außer für die kanadischen Hüttenwerke — besonders für die Versorgung der Vereinigten Staaten von grundlegender Bedeutung sein wird. Sind doch die reichen Tagbaue an der Mesabi Range mit durchschnittlich 52% Eisengehalt der Erschöpfung nahe, so daß in zunehmendem Maße auf die armen „Taconite“ (8—30% Eisengehalt) zurückgegriffen werden muß. Seit dem letzten Krieg sind daher die Vereinigten Staaten, deren Anteil an der Roheisen- und Rohstahlproduktion der Erde, sich von einem Drittel vor dem Krieg, auf rund die Hälfte erhöht hat, immer stärker auf den Bezug aus fremden Erzquellen (Chile, Brasilien, Venezuela) angewiesen. Hand in Hand damit geht eine langsame Verlagerung der US-amerikanischen Stahlindustrie aus dem bisherigen Hauptverbreitungsgebiet in der Nähe der großen Seen nach der Atlantikküste vor sich, wo die Nähe der Erzeinfuhrhäfen günstigere Standortbedingungen schafft. Labrador befindet sich gegenüber diesen neuen Stahlwerken in einer wesentlich vorteilhafteren Lage als die weit entfernten Eisenerzgruben Südamerikas. Schließlich fällt auch die Errichtung schwerindustrieller Anlagen in Seven Islands selbst nicht gänzlich aus dem Rahmen der Möglichkeit, da unweit davon auf Cape-Breton-Insel Kohle in reichlichem Maße vorhanden wäre. Erhart W i n k l e r

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1952

Band/Volume: [94](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleine Mitteilungen 95-115](#)