

Geographischer Anzeiger

In Verbindung mit der Reichswaltung des NS.-Lehrerbundes,
Reichsfachgebiet Geographie, herausgegeben von

Prof. Dr. Albrecht Burchard
Reichsfachbearbeiter

und

Prof. Dr. Hermann Haack



Aufsätze werden mit **N.M. 64.**— für den Bogen von 16 Seiten, **kleine Mitteilungen** mit **N.M. 3.**— für die Spalte vergütet. Von den Aufsätzen erhalten die Mitarbeiter 10, von kleinen Mitteilungen und Besprechungen 2 Abdrucke unentgeltlich. Für uneingeordnet oder ohne vorherige Anfrage eingedachte Beiträge übernimmt die Schriftleitung keine Gewähr.

Aufsätze (mit kurzer Schluß-Zusammenfassung des Inhalts oder der Ergebnisse) sind an den Reichs-fachbearbeiter Prof. Dr. A. Burchard, Jena, Geographische Anstalt der Universität, Hindenburgstr. 3, sonstige Mitteilungen und Besprechungsstücke an die Schriftleitung in Gotha, Justus-Berthes-Strasse 3—9, zu senden.

Der Anzeiger erscheint für 1939 wiederum in 24 Hefen.

Bezugspreis: Für Mitglieder des Nationalsozialistischen Lehrerbundes für den ganzen Jahrgang **N.M. 12.**—, bei Bezug unter Kreuzband zuzügl. Versandkosten.

Für nicht dem NSLB. angehörige Bezahler ist der Preis **N.M. 18.**—

Bestellungen können durch alle Buchhandlungen oder beim Verlag Justus Berthes in Gotha erfolgen.

Der Bezugspreis der Zeitschrift ist an die Buchhandlung zu zahlen, durch die die Lieferung erfolgen soll; an den Verlag von Justus Berthes in Gotha, Postcheckkonto Erfurt 2044, sind Zahlungen nur dann zu leisten, wenn unmittelbare Zuwendung gewünscht wird.

Verlag und vermittelnde Buchhandlung erleichtern den Bezug der Zeitschrift dadurch, daß sie, ohne dadurch am Charakter des Jahresabonnements zu rühren, mit der Zahlung des Jahres-Abonnementspreises in 4 Quartalsraten einverstanden sind.

Inhalt von Heft 3:

	S.
BUSCH-ZANTNER, Dr. Richard, München-Bogenhausen, König-Heinrich-Str. 2: Das räumliche Bild der rheinischen Schifffahrt	49
KÜHN, Dr. Arthur, Berlin-Frohnau, Bahnfriedstr. 20: Paris. Eine wehrgeographische Betrachtung (mit 4 Kartenskizzen, s. Tafel 8 u. 9)	54
ERFAHRUNGEN UND FORTSCHRITTE IN DER DEUTSCHEN SCHULGEOGRAPHIE I von Stud.-Rat Dr. Erich Martin, Greiz/Thür., Laagweg 9	57
POLITISCH-GEOGRAPHISCHE RUNDSCHAU XXVI von Dr. Otto Schäfer, Wermelskirchen/Rhld; Göringalle 33	59
„WIR UND DIE WELT“ von Dr. Otto Schäfer	64
NEUIGKEITEN von Stud.-Dir. i. N. Prof. Dr. Willy Muhle, Kamenz/Sa.	64
GEOGRAPHISCHER LITERATURBERICHT, Nr. 103—155. Ungezeigt sind Arbeiten von:	
Abels, M. F. 115	118
Bauste, E. 109	138. 139. 140
Beningner, C. 123	152. 153
Bernasik, H. A. 124	119
Bümbhagen, H. 125	142
Böbler, H. 108	118
Bühnoff, E. v. 126	154
Bülow, R. v. 145	130
Burkert, R. 127	155
Schiffmann, C. 115	113
Drygalski, E. v. 147	120
Schmer, W. 128	141
Schardt, M. 129	137
Enrich, H. 115	104
Förster, M. C. 148	117
Freidenberg, H. 116	121
Fuchs, F. 114	135
Geisler, W. 107	150
Gheffelfind, H. 103	115
Ganke, W. 149	122
Hann, 130	106
Haushofer, H. 131	110 136
Hüblmann, M. 132	111
Jhne, C. 105	112
Jaspeert, W. 133	151
Kärner, F. 113	137
Kirch, G. 104	118
Kober, L. 117	138. 139. 140
Kramer, W. 121	152. 153
Lehmann, C. 135	119
Lichteneder, M. 150	142
Löhr, E. 115	118
Mitchell-Geddes, F. M. 122	154
Möjt, H. v. 106	130
Nejan, W. 110 136	155
Roabe, W. 111	113
Riepenhagen, H. 112	120
Rohja, C. 151	141
Rosenkranz, H. 137	118
Rövedder, W. 118	138. 139. 140
Schäb, F. F. 138. 139. 140	152. 153
Schmidt, Fr. H. 152. 153	119
Schopen, G. 119	142
Schneider, M. 142	118
Schulze, H. 118	154
Spitaler, M. 154	130
Süring, 130	155
Vierke, M. 155	113
Vitt, K. 113	120
Wierzbicki, M. 120	141
Wolterred, H. 141	72
ASTRONOMISCHE MONATSECKE von Dr. Hans Klauder, Heidelberg-Königsstuhl, Sternwarte	72
SONDERBEILAGEN: Tafel 8 u. 9: 4 Kartenskizzen zu M. Stühn: Paris.	

Einzelpreis dieses Heftes **N.M. 1.**—
für Mitglieder des NSLB. **N.M. 0.70**

„Die Pflicht Deutschlands gegen sich selbst, daß es durch einen Akt der Stärke sich den Weg zu seiner Einigung und der seinen Kräften entsprechenden Macht bahne, ist zugleich eine Pflicht gegen Europa.“
Fr. Th. Wischer

DAS RAUMLICHE BILD DER RHEINISCHEN SCHIFFAHRT

von RICHARD BUSCH-ZANTNER

Die rheinischen Wirtschaftslandschaften

Das landschaftliche Gesicht der Rheinufer ist nicht einheitlich; auch die wirtschaftliche Struktur der Uferstrecken wechselt erheblich und gliedert die Stromlandschaft in Teillandschaften auf, die ihre beherrschenden Züge stellenweise erstaunlich verdichten und hierdurch Wirtschaftslandschaften entstehen lassen, die in ihrer Individualität bemerkenswert scharf für sich gestellt sind. Der Rhein durchfließt so nicht einen „rheinischen“ Wirtschaftsraum schlechthin, sondern — auf reichsdeutschem Boden — deren drei, die jeweils wieder von einer Folge landschaftlich friedlicherer Partien unterbrochen werden. Da der Rhein, der von Haus aus, seitdem er von den Ufervölkern befahren worden ist, talab eine Nord—Süd—Straße war, auf der im Mittelalter oberitalienische Kaufmannsgüter zu den flandrischen Seehäfen reisten, seit dem 19. Jahrhundert wirtschaftlich sozusagen bergauf fließt (die Seehäfen der Mündung und die seinen Unterlauf durchkreuzende Kohle sind hierfür ursächlich geworden), ist es vielleicht auch in der Ordnung, mit der Nennung der wirtschaftlichen Räume in dieser nord—südlichen Reihenfolge zu verfahren: man folgt dabei dem natürlichen Verkehrs„gefälle“ bergauf auch schon insoweit, als es gerade die Wirtschaftsmittelpunkte des Rheinunterlaufes sind — die Seehäfen und das querliegende Kohlengebiet —, die als Verschickungszentren diesem Bergaufverkehr als Ausgangspunkte dienen. — Hat man die jenseits der Grenzen liegenden Wirtschaftslandschaften der holländischen Seehäfen hinter sich, so umfängt einen zunächst das Bild des niederrheinischen Landes, kaum sichtbar, mehr zu ahnen als eine hinter den Deichen erstreckte bäuerliche Ebene mit weidenden schwarz—weißen Stüben, mit vereinsamten, geduckten, breit gelagerten Gehöften in buntem, ansprechendem Klinker gebaut, und dann und wann von dem bizarren Bild der gestutzten Weiden in den Kempen oder von den Umrissen einer Windmühle belebt. Auch die kleinen Städtchen, die dieser Landschaft eingestreut sind, Kleve, Kalkar und Kanten jenseits, Emmerich und Rees auf dieser Seite, unterbrechen diese Landschaft nicht spürbar, mögen sie auch im Innern manche Erinnerung an einstige eigene Wichtigkeit tragen, die sie vor Jahrhunderten diesem Strom haben abgewinnen können.

Erst mit und südwärts von Wesel, dessen Rathaus eindringlich an die stolze Bürgerkunst flandrischer Städte gemahnt, beginnt die erste und zugleich größte reichsdeutsche Wirtschaftslandschaft an den Ufern des Rheins. Sie erstreckt sich, wechselnd in ihrer Intensität, bis an die Südgrenze des Stadtbereiches von Köln. Ihr Schwergewicht aber ruht in Duisburg—Ruhrort, diesem Giganten des größten Flußhafens der Welt, dessen Umschlag von (1937) 23 Mill. t freilich mit fast monokratischer Ausschließlichkeit von der Kohle beherrscht wird; die Gesamtkohlenabfuhr betrug (1937) nicht weniger als 16,9 Mill. Tonnen, und erst in einem weiteren Abstand folgten noch andere Güter, von denen lediglich die Erze und ihre Produkte, namentlich Stahl und Eisen, noch der Bedeutung halber Erwähnung verdienen. Immerhin sind ja im rheinisch—westfälischen Bezirk, dem unmittelbaren Hinterland dieser Häfen, 70 vH der deutschen Eisen- und Stahlerzeugung zu Hause, und von der gesamten deutschen Erzeinfuhr sind demgemäß auch 1936 44 vH und 1937 sogar 51 vH auf dem Wasserweg über Emmerich angekommen und meistens in Duisburg—Ruhrort zur Lösung gelangt. Ein anderes Bild zeigen die Häfen, die in der südlichen Nachbarschaft des Komplexes der Rhein—Ruhr—Häfen liegen, Arefeld—Urdingen etwa, dann Düsseldorf und Neuß, Umschlagelplätze, die zum Teil in Anfuhr und Abfuhr wohl

auch durch die Kohleverschiebung des Aachener Reviers, sonst aber namentlich bestimmt sind teils vom Gefüge ihrer eigenen Wirtschaft, teils von dem der etwas rheinab liegenden Mittelpunkte einer hochwertigen, verarbeitenden Industrie, von denen linksrheinisch nur das Gladbach-Rheydter Textilgewerbe genannt sei, rechtsrheinisch aber die Metallwaren des Bergischen Landes um Solingen, Remscheid oder aber gleichfalls wieder Textilien, die aus Wuppertal kommen.

Einen überwältigenden südlichen Abschluß findet diese niederrheinische Wirtschaftslandschaft schließlich in Köln: eine Fassade imponierender Werke, die bei Dormagen etwa beginnt, von den Farbenwerken zu Leberkufen und den Fordwerken zu Niehl weitergeleitet und an die Stadt herangetragen wird und die sich schließlich auflöst in das so bezaubernde Stadtbild von Köln, dessen Altstadt dicht an den Rhein herandrängt und hier sich in die vielfältigen, durch den Zwang der einstigen Festungsmauern entwicklungsgehemmten Hafenanlagen verströmt — sinnfälliger, stadtlandschaftlicher Ausdruck des stolzen Titels der „Hansestadt“ Köln. Köln ist auch, was erwähnt sei, der Endpunkt der wichtigsten Rhein—See—Schifffahrt, wenngleich es auch noch unmittelbare und regelmäßige Seeschifffahrt ab Basel bis London und zu den Ostseehäfen gibt. Die Hauptsache der Linienschifffahrt und vor allem der Tampfabriker, die alle Seehäfen des europäischen Kontinents mit niederrheinischer Ware in Gelegenheitsfracht unmittelbar und ohne Zwischenumschlag versehen, hat aber doch im großen ganzen bei Köln ihr südliches Ende. Auch die Einfuhr im unmittelbaren Seeschiff geht mit Kaufmannsgütern aller Art zwar gerne bis Köln, aber nicht weiter; die Zufahrt von Seeschiffen, die in Norwegen oder Spanien Erz geladen haben und unmittelbar vor dem Hochofen löschen, kommt sogar nicht einmal südlicher denn bis zum Duisburg-Ruhrorter Hafenbezirk, um den sich ja auch die vielfältigen Wersthäfen der großen Hütten mit ihren klangvollen Namen gruppieren. Duisburg hat jedenfalls den größten Anteil am Rhein—See—Verkehr.

Mit dem Siebengebirge und Bonn beginnt eine jener wirtschaftlich spannungsfreien Rheinpartien, die dafür desto eindrucksvoller ihre Landschaft wirken lassen. In der Fläche des Neuwieder Beckens jedoch, dessen Bimslager einer eigenartigen, an die Einmaligkeit des Vorkommens gebundenen Baustoffindustrie Rohstoffe liefern, kündigt sich bereits die zweite, die nächstjüdische rheinische Wirtschaftslandschaft an. Die zahlreichen Steinwerke und verwandten Fabriken, die nunmehr von Koblenz ab südlich da und dort an den Rhein herantreten, bereiten ebenfalls darauf vor. Erst da aber, wo die Schranken von Hunsrück und Taunus rechts und links zurüdtreten und die Fruchtbarkeit des Rheingauges ausgebreitet liegt, setzt das Raumbild dieser zweiten Wirtschaftslandschaft mit vollen Akkorden ein: beginnend am Rhein bei Mainz, zieht sich dem Main entlang bis ostwärts von Frankfurt das rhein-mainische Wirtschaftsgebiet hin. Gleich wie das Ruhrgebiet liegt es ostseitig neben dem Rhein, aber während dort die unzureichende Schifffarbarkeit der Ruhr die Entwicklung des Duisburg-Ruhrorter Basishafens am Rhein selbst so sehr gefördert hat, verteilt hier die Schifffarbarkeit des Mains, der bis Frankfurt immerhin 3000-t-Mähne trägt, die Verschiffungsfunktion auf verschiedene Häfen und hat so eine gleichartige Ballung und Konzentrierung verhindert. Gleichzeitig ist auch die wirtschaftliche Struktur dieses Wirtschaftsgebietes durchaus anders geartet. Es fehlt die naturgegebene Grundlage eines Rohstoffes, wie ihn der Niederrhein in seiner Kohle besitzt, die rhein-mainische Wirtschaft ist daher durch eine hochentwickelte Industrie der Fertigwaren bestimmt, die sich auch bildlich in den Werken, die die Mainuferfassade besetzen, ausdrückt: nicht Bechen und Hütten, sondern Fabrikationsanlagen, wie etwa die Opelwerke von Rüsselsheim oder die Höpster Farbenfabriken und die Frankfurter Maschinenindustrie sind bestimmend und erinnern in gewisser Hinsicht an das Wirtschaftsbild von Köln und seinen rechtsrheinischen Vororten Deutz, Mülheim und Kalk. Das Fehlen der natürlichen Grundlage bringt es auch mit sich, daß das rhein-mainische Wirtschaftsgebiet gegen Süden im Grunde genommen einer markanten und überzeugenden Grenze entbehrt; am eindrucksvollsten vermag lediglich die Tatsache der geographischen Gebundenheit an den Main, an eine seitliche Ausbuchtung des Rheingebietes gewissermaßen, die Eigenständigkeit und räumliche Individualität dieses Bezirkes vor Augen zu führen.

Es ist angesichts dieses Mangels an einer natürlichen Abgrenzung auch kein Wunder, daß der Oberrheinraum selbst ebenfalls des festgefügtten Rahmens entbehrt, in dem sich die dritte, südlichste der rheinischen Wirtschaftslandschaften klar umreißen ließe. Zwar ist die Oberrheinische Tiefebene an sich eine der am markantesten umgrenzten Landschaften Europas, aber die Sohle ihres Grabens zwischen den beidseitigen Gebirgen läßt keine scharfe Gliederung zu. Mehr gefühlsmäßig nur läßt sich das dritte Wirtschaftsgebiet mit dem Mittelpunkt um Mannheim-Ludwigshafen ordnen, dem südlich dann auf reichsdeutscher Seite nur noch kleine, an Bedeutung keineswegs mehr herrschende Häfen folgen. Straßburg, dem Rhein durch einen Kanal erschlossen, und Basel sind zwar dem rheinischen Deutschtum nicht fremd, doch aber politisch getrennt.

Die Schifffahrt hier am Oberrhein ist bei weitem nicht so flüssig und bedeutsam wie die des Niederrheins. Das ist aus natürlichen Gründen verständlich. Nicht nur, daß auch hier die unmittelbar benachbarten Rohstoffe fehlen, die einen Wirtschaftsraum hätten zu schaffen vermocht, auch nautisch ist der Rhein als Verkehrsweg hier nur schwierig zu benutzen. Schon die Größe der höchstzulässigen Schiffskategorien gibt darüber Aufschluß:

Die Tragfähigkeit der Schiffe beträgt auf der Rheinstraße

Basel—Straßburg	1300 t
Straßburg—Mannheim . .	2550 „
Mannheim—Rheingrenze .	4000 „

Wenn auch Ludwigshafen der bevorzugte Verschiffungsort der Saarkohle geworden ist, so fehlt eben trotzdem die Voraussetzung, daß sich hier selbst ein produzierender Mittelpunkt von einem dem Niederrhein auch nur ähnlichen Ausmaß hätte entwickeln können. Diese Häfen hier sind deshalb vornehmlich dem Empfang von Gütern gewidmet, sie sind die Gegenspieler gleichsam zu den Seehäfen jenseits der Grenzen und zur Verfrachtungsvitalität von Duisburg-Ruhrort. In welchem Maße dies der Fall ist, in welcher Intensität der Rhein „bergauf fließt“, erhellt nicht nur aus der weiter unten gezeigten Übersicht über den Durchgangsverkehr bei Koblenz, sondern auch aus den nachstehend gegebenen Zahlen, die die rheinauf progressiv ansteigende Kohlenverfrachtung ab Duisburg-Ruhrort dartin und damit die Verfrachtungswucht dieser Häfen beweisen:

Es gingen in 1000 t Kohlen von Duisburg-Ruhrort nach	1936	1937
Duisburg bis Köln einschließlich	1,46	10,00
Köln-Koblenz	4,67	11,45
Koblenz	—	1,97
Koblenz ausschließlich bis Mainz ausschließlich .	57,51	62,32
Mainhäfen	266,46	262,38
Mainz—Mannheim ausschließlich	273,05	264,37
Mannheim und oberhalb gelegene Häfen . . .	1204,38	1503,26

Diese Häfen des Oberrheins nehmen also vornehmlich die Güter, die bergauf gefahren kommen, vom Schiff und verteilen sie auf die Schienenstränge, auf denen sich die Verkehrsmacht des Rheins ostwärts, südwärts und westwärts verströmt.

Die rheinische Schifffahrt

Auf dieser Rheinstraße nun, wie wir sie eben in der räumlichen Abfolge ihrer Verkehrsmittelpunkte geschildert haben, fließt einer der gewaltigsten Güterströme, die irgend sonst auf der Welt auf einer Binnenwasserstraße zusammengedrängt sind. Der Gesamtrheinverkehr hat 1913 schon 67,4 Mill. t betragen, 1929 aber 73,4 Mill. t, sank schließlich 1932 im Jahr der Krise auf 47,9 Mill. t und kann seitdem aber nun folgende Zahlen aufweisen:

Bewegte Gütermenge	1934	61,22 Millionen t
	1935	64,81 „ „
	1936	71,71 „ „
	1937	89,71 „ „
Geleistete Tonnenkilometer	1934	18,15 Milliarden tkm
	1935	18,80 „ „
	1936	20,65 „ „
	1937	25,00 „ „

Allerdings verteilen sich diese Mengen nicht gleichmäßig über den ganzen Strom. 50—60 vH entfallen allein auf die „Hollandfahrt“, d. h. auf den Verkehr des Niederrheins mit den Seehäfen des Mündungsgebietes. Wie sehr er im Verhältnis zum übrigen Rheinverkehr ins Gewicht fällt, wird aus der nachstehenden Übersicht des Güterdurchgangs bei Emmerich (nach Holland) und desjenigen bei der Koblenzer Schiffbrücke (Mittel- und Oberrhein, Mainhäfen) deutlich:

Güterdurchgang in Millionen t

Jahr	Emmerich			Koblenz		
	Berg	Tal	Zusammen	Berg	Tal	Zusammen
1934	17,87	22,57	40,44	19,27	5,61	24,88
1935	17,73	24,29	42,02	18,48	6,33	24,81
1936	20,67	25,29	45,96	20,34	6,78	27,12
1937	25,77	33,25	59,01	22,96	7,65	30,61

Dieses Bild ist auch schon der Schlüssel zu einer weiter bemerkenswerten, wenn auch schmerzlichen Tatsache: zwar trägt der Rhein allein 50—65 vH des gesamten deutschen Binnenschiffverkehrs, aber dieser Verkehr wird nur zu einem ganz geringen Teil auch von deutschen Schiffen bestritten. Trotz seines überwiegenden gebietsmäßigen Anteils ist Deutschland angesichts der Intensität der Hollandfahrt und angesichts der verhältnismäßigen Geringfügigkeit des Inlandverkehrs zu den Main- und Oberrheinhäfen in der Rheinschifffahrt so weit in Nachteil geraten, daß heute von der gesamten Rheintonnage von etwa 8 Mill. t nur ein Anteil von schätzungsweise einem Drittel unter der deutschen Flagge fährt. Nichtsdestoweniger ist freilich dieses eine Drittel in seiner absoluten Größe noch so bedeutsam, daß von dem gesamten deutschen Binnenschiffsbestand etwa 30—35 vH auf die Rheinflotte entfallen mögen. Der Anteil der deutschen Flagge an der gesamten Rheinflotte betrug nach der Zahl der Einheiten:

	1936	1937
Rähne	43 vH	40 vH
Selbstfahrer	40 "	39 "
Rhein—See—Schiffe	80 "	80 "

Im übrigen sind noch Holland, Belgien, Frankreich, Schweiz und Luxemburg beteiligt.

Dabei hält der Rhein auch noch insoweit eine Sonderstellung, als die Rheinflotte im Gegensatz zu allen anderen Strömen die enge Verbundenheit der Großindustrie mit der Rheinschifffahrt auch darin zum Ausdruck bringt, daß der größte Teil der ganzen Rheinflotte in unmittelbarem wirtschaftlichem Zusammenhang mit den produzierenden Werken des niederrheinischen Reviers steht. Nicht nur die Bewirtschaftung der Schiffe hinsichtlich ihrer Beladung, sondern auch die betriebliche Organisation in Unternehmung und Konzern wird durch diese einmalige Ausstattung des rheinischen Wirtschaftsraumes bestimmt. Dieser sog. Werksverkehr mag seine Nachteile haben, er beweist aber die starke innere Einheit der rheinischen Schifffahrt und der rheinischen Wirtschaft, so daß geradezu der Satz gewagt werden könnte, es sei die ganze Rheinschifffahrt nichts anderes, als eine wirtschaftliche Fortsetzung des Produktionsprozesses der Kohle aus dem Ruhr- und aus dem Köln-Machener Revier. Diese Beziehungen gehen sogar so weit, daß, von der betrieblichen Disposition her gesehen, die Kohle schwimmen muß, um Transport, Lagerung und Absatzverteilung in einer Einheit zusammenzufassen — eine Aufgabe, die die Bahn niemals lösen könnte. Die Kraft, mit der ein Wirtschaftsfaktor seine angemessene, von der Natur noch durch die Gunst der Lage (von Kohle und Wasserweg nebeneinander) gesteigerte Auswirkung zur Geltung bringt, wird damit in jedem Rheinfahrn symbolisch, der, mit dem Namen seines Werkes versehen, den Rhein, seine Nebenflüsse und die Kanäle befährt. Wie stark der Werksverkehr des Rheines gegenüber dem auf anderen deutschen Strömen in den Vordergrund tritt, mögen folgende Zahlen einsichtig machen, die den Anteil der Werkschifffahrt in Hundertsätzen der Tonnage zeigen:

	Rhein	Elbe
Rähne	64,4 vH	7,1 vH
Schleppkraft	55,7 "	0,6 "
Selbstfahrer	11,7 "	11,8 "

Diesem Werksverkehr entsprechen denn auch die Werkshäfen, von denen ja bereits andeutungsweise die Rede war; im niederrheinischen Revier jedenfalls haben fast alle größeren Werke (Hütten, Zechen, aber auch Fabrikationsbetriebe) werkeigene Häfen, ziehen damit die Anlagen an den Rheinufern zusammen und veranlassen so jene landschaftlich so bestimmende Gestaltung der Rheinuferfassade.

Dem Betrachter, der von geeignetem Blickpunkt aus — ich nenne etwa die Sümmterterrassen zu Köln oder das Düsseldorfer Altstadtufer — die Schifffahrt überblickt, die vor seinen Augen in einem buchstäblich ununterbrochenen Fluß vorbeizieht, bietet sich so ein instruktives Bild von der Verflechtung aller wirtschaftlichen Dinge: nicht nur, daß die glänzenden schwarzen Berge in den Kohlenkähnen und die Namen der Reedereien dieser Schiffe den eben erwähnten Zusammenhang von Wirtschaft, Produktion und Verkehr in einem Raum offenbaren, auch das Bild der Flaggen und der unter diesen Flaggen fahrenden Schiffsgefäße ist höchst lehrreich: da ist der schwere französische Schlepper mit seinen Rähnen, dann auch fährt da unter belgischer Flagge ein dem flandrischen Kanalnetz entronnenes Boot mit plumpem Rumpf, das auch dem Laien sofort als nicht zum Rhein gehörig auffällt. Die Schweizer, deren Rheinschifffahrt noch jung ist, haben oft recht elegante Gütermotorboote. Die holländische Flagge deckt manchen Neuen und Kleinsten Partikulierschiffer aus dem Gewirr der niederländischen Kanäle, und mancher deutsche Rahn verrät durch seine etwas fremd anmutende Bauart sofort, was dann die Gedächtnisstütze bestätigt: daß er vom Neckar, von der Weser, vom Main oder von der Elbe kommt.

Die „Altprobleme“ des Rheins

Damit ist aber eigentlich nun schon das Stichwort gegeben, um auf die eingangs erwähnten drei großen Mittelpunkte der rheinischen Wirtschaft und Schifffahrt zurückzugreifen: wirft man einen Blick auf die Karte, so zeigt sich, daß nicht nur die Mündungshäfen des Rheins eine teils natürliche, teils künstliche Verbindung mit dem Wasserstraßennetz Hollands und Belgiens aufzuweisen haben, sondern daß auch jene drei reichsdeutschen Mittelpunkte der Rheinschifffahrt wirkungsvolle und überzeugende Anknüpfungspunkte besitzen, um die Verkehrsintensität des Rheins, die an sich ja vertikal läuft, auch horizontal in eine west—östliche Bewegung umzuleiten oder doch zu ergänzen.

So hat der Hafenbezirk von Duisburg-Ruhrort und Umgebung die spärlichen natürlichen Wasserwege der Ruhr und der Lippe teils historisch als Voraussetzungen der eigenen Entwicklung genutzt, teils ihre Verkehrsrichtung durch neue künstliche Wasserstraßen erweitert und ergänzt, die den ganzen östlichen und nordöstlichen Bereich des Rheines erschließen. Die Ruhr selbst ist bis Mülheim auch für heutige Verhältnisse schiffbar geworden, die Lippe hat einen Seitenkanal erhalten und der Rhein—Herne-Kanal hat neben seiner Fortsetzung zum Dortmund—Ems-Kanal durch den Mittellandkanal eine weitere Entwicklung gefunden, die, einigen Jahrzehnten Unverständnis und kleinlicher Widerstände zum Trotz, nunmehr ja auch die Elbe erreicht hat und damit im niedersächsischen Raum Anlaß zur Entwicklung eines gänzlich neuen Industriegebietes gegeben hat, das ohne die Kanalverbindung zu den Kohlenruben des Rheinlandes trotz der Lagegunst der Salzgittererze niemals diesen Umfang hätte annehmen können. Zwischen Hannover und Magdeburg ist der „Mifa“ eine neue, vom Rhein her belebte Achse geworden, an der entlang sich neue Werke aufbauen (es sei an die Hermann-Göring-Werke zu Peine oder an die Kbfz.-Waggenfabrik in Kallersleben erinnert) und die heute bereits bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit als Schifffahrtsstraße in Anspruch genommen ist. Ja es gibt sogar berufene Männer, die glauben, daß der Rhein—See—Elbe-Verkehr wieder wird einspringen müssen, um die Verkehrsaufgaben, die dieser heute wichtigsten Linie vom Rhein zum Osten erwachsen, halbwegs wieder abnehmen zu können. Wie sehr dabei der Rhein mit seiner Produktemfülle aus dem Kohlenrevier Ausgangspunkt und Nutznießer dieser Wasserstraße ist, mag daraus erhellen, daß es zu den wesentlichen Problemen des Mittellandkanals gehört, aus dem Osten genügend Rückfracht nach dem Westen zu erhalten; man mag hieraus sehen, wie intensiv das Verkehrsbedürfnis des Rheinlandes, besser vielleicht des niederrheinischen Gebietes, nach Ausdehnung verlangt. Einige Zahlen können dies außerdem noch unterstreichen: so betrug der Güterverkehr vom und zum Rhein—Herne-Kanal vom Rhein her bei den Kanalschleusen von Duisburg bis Ruhrort:

1934	13,4 Mill. t	1936	14,0 Mill. t
1935	14,2 " "	1937	16,0 " "

Auch die Fernwirkungen sind interessant. Sie zeigen, wie ein Glied des westlichen Wasserstraßenverkehrs das andere sinnvoll ergänzt. So ist z. B. Magdeburg aus seiner Lage an der Elbe, die bisher nicht sehr viel mehr als durchfahrende Schiffe zu bieten vermochte (abgesehen vom Umschlag der örtlich gebundenen Industrie) heute mit der Vollendung des Mittellandkanals und andererseits mit den schon vorhandenen Verbindungen zum Netz der Berliner und märkischen Wasserstraßen geradezu zu einem „Tor“ aller großen Binnenwasserstraßen Nordwestdeutschlands geworden. Auch die übrigen Abschnitte der Elbe bis gegen Wittenberg hin haben neue Impulse zu industriellem Leben erhalten, und daß die Elbe die gegebene Wasserstraße aus dem Reich in das Herz des sudetendeutschen Industriegebietes ist, ist ebenfalls noch zu erwähnen.

Bedenkt man nun aber, daß zwar allerdings die Kohle das Primäre war, um das Verkehrsbedürfnis zu wecken, daß aber die dann nutzbaren Wasserstraßen entwicklungs geschichtlich an belanglose Wasserläufe wie Ruhr und Lippe angeknüpft haben, so wird man erst ermessen können, welche potentiellen Möglichkeiten den beiden anderen Mittelpunkten des rheinischen Schiffsverkehrs gegeben sind: denn Frankfurt—Mainz verbinden den Main mit dem Rhein, und bei Mannheim-Ludwigshafen mündet der Neckar. — Freilich, beide Wasserstraßen sind bekannt, in ihrer möglichen Bedeutung auch erkannt und sogar zum erheblichen Teil schon ausgebaut und in weiteren Teilen im Ausbau begriffen. Der Neckar ist heute bis Heilbronn ein vollwertiger Schifffahrtsweg und wird bald auch bis Stuttgart und Bismarck ausgebaut sein, wird dann also den Mittelpunkt des württembergischen Industriegebietes aufgeschlossen haben, und es wird dann wohl nicht bei der Bergfracht vom Rhein her bleiben. Der Main ist als Großschifffahrtsstraße bis Würzburg vollendet, und die Initiative des Führers hat den weiteren Ausbau und die alsbaldige Verbindung mit der Donau durch den großzügigen Wurf des Kanalgesetzes vom 11. Mai 1938 bis spätestens zum Jahre 1945 sichergestellt; sieben Jahre also nur, um ein Projekt Wirklichkeit werden zu lassen, dessen Vollen dung man bisher nach zuverlässiger Schätzung erst hinter dem Jahre 2000 erwarten wollte.

Es ist selbstverständlich, daß Main und Neckar auch schon, jeder für sich genommen, dem Rhein neue Entwicklungsmöglichkeiten schaffen. Sie verlängern sozusagen sein Bett. Sein Einflußbereich gewinnt an Fläche, und es könnte sein, daß die ungleiche Verkehrsverteilung, die bisher, wie wir gesehen haben, den Niederrhein bevorzugt, eine oberrheinische Entsprechung finden wird. So wenig aber der Mittellandkanal ohne den Anschluß an die Elbe, also ohne das Hinausgreifen in ein benachbartes Stromgebiet, in volle Funktion treten konnte, so wenig werden Main und Neckar ihre volle Auswirkung erhalten, ohne mit der Donau verbunden zu sein. Es hat dabei wenig Sinn, von einer „Konkurrenz“ des Neckarkanals zum Mainkanal zu sprechen, da beide verschiedenartige Wirtschaftsgebiete durchziehen und weil der Ausbau der Oberen Donau zu einem brauchbaren Schifffahrtsweg ohnedies notwendig werden wird. Gelänge es dann noch, den geplanten Saar—Pfalz-Kanal in absehbarer Zeit bis an den Rhein heranzutreiben, so wäre ein geschlossenes System auch eines „Süddeutschen Mittellandkanals“ geschaffen, das dem Rhein als Achse eines mitteleuropäischen Schifffahrtsnetzes erst eine vollendete Auswirkung gestatten wird. Dabei ist vor allem die Situation seit 1938 festzuhalten, da seitdem die Donau in ihrer ganzen Länge bis Hainburg zu einem reichsdeutschen Verkehrsweg geworden ist, während die bisherige Donaufstrecke (soweit sie schiffbar war) von Regensburg bis Passau keine Binnenverkehrsaufgaben zu lösen hatte und daher, vom Rhein her gesehen, ein Anschluß an den Rhein nur bedingt notwendig war. Wie sehr die Dinge heute anders liegen, mag die Überlegung beweisen, daß der Kohlengesamtbedarf Österreichs 1937 schon etwa 3,2 Mill. t betrug und 1938 wahrscheinlich bereits über 4 Mill. t liegen wird. Während bisher die Versorgung aus polnischen und tschechoslowakischen Gruben erfolgte, wird künftig ausschließlich Ruhr und Saar in Frage kommen. Das bedeutet aber, daß diese Kohlenmenge zusätzlich rheinaufwärts schwimmen würde, so daß also der Kohlenverkehr, der bisher bei Koblenz bergwärts gezählt worden ist, eine Erhöhung um schätzungsweise 200 vH erfahren würde.

Dieses eine Beispiel wird auch verständlich machen, warum diese Kanalfragen hier als „Östprobleme des Rheines“ behandelt worden sind. Man darf sie nicht für sich allein und nicht nur nach der Karte beurteilen, will man nicht der „Dämonie der Landkarte“ erliegen, die gerade in der Diskussion des Rhein—Donau-Wasserweges schon beinahe allzubiel Verwirrung gestiftet hat. Man muß sich vielmehr klar sein, daß das Bild der rheinischen Schifffahrt, vor allem das räumliche Bild der rheinischen Schifffahrt nach solchen Ergänzungen verlangt und daß deshalb auch Entwicklungen an der Elbe oder an der Donau letzten Endes nichts weiter sind, als Fernwirkungen des rheinischen Mittelpunktes, die sich den Verkehrsräumen entlang flächig verteilen und neue, nachgeordnete Wirtschaftsräume entstehen lassen.

PARIS

EINE WEHRGEOGRAPHISCHE BETRACHTUNG

von ARTHUR KÜHN

(Mit 4 Karten, s. Tafel 8 u. 9)

Eine noch so harmlose wehrgeographische Betrachtung der Hauptstadt eines Nachbarstaates kann immerhin Anlaß zu Mißverständnissen geben. Für den vorliegenden Beitrag sei deshalb gleich eingangs betont, daß es sich nicht etwa um deutsche strategische und geographische Kombinationen handelt, sondern um eine Stellungnahme zu den ausländischen, vor allem französischen Stimmen über die wehrgeographische Lage und Bedeutung von Paris. Es ist eine Eigentümlichkeit gerade der französischen Geographen und Historiker, in ihren länderkundlichen und landschaftlichen Arbeiten immer auch die wehrgeographische Bedeutung bestimmter Landschaften und Städte zu berücksichtigen — ein Beweis für die enge Verbundenheit der französischen Wissenschaft mit den Erfordernissen der Landesverteidigung. In ihren Werken findet sich also eine Fülle wehrgeographischen Materials, das, soweit es dieses Mal Paris behandelt, für diesen Beitrag zum Teil herangezogen werden soll.

Als typischer Vertreter französischer Betrachtungsweise auf diesem Gebiet kann der Oberstleutnant Charles de Gaulle gelten. Seine 1934 in Paris herausgekommene, im In- und Ausland viel beachtete Schrift „Vers l'armée de métier“¹⁾, eine Auseinandersetzung über die beste zukünftige Gliederung der französischen Armee, enthält in ihrem ersten Kapitel eine gedrängte wehrgeographische und wehrpolitische Übersicht Frankreichs in seinem Verhältnis zu den Nachbarstaaten, vorwiegend zu Deutschland. Diese an solcher Stelle unerwartete kurze Wehrgeographie Frankreichs gilt auch bei den Franzosen als das Muster einer derart ausgerichteten Betrachtung — für uns Deutsche sind diese wehr-

¹⁾ In deutscher Übersetzung: De Gaulle: Frankreichs Stoßarmee, Potsdam 1935, Voggenreiter.

geographischen Ausführungen und das Echo, welches sie in Frankreich fanden, dagegen eine wirkliche Überraschung.

„Nicht einmal 200 km liegen zwischen Paris und dem Ausland“, schreibt de Gaulle in seiner gehämmerten und klingenden Sprache und gibt mit den folgenden Darstellungen einen Beweis der ihm eigentümlichen Betrachtungsweise, „nur sechs Tagemärsche, drei Autostunden oder eine Flugstunde. Ein einziger Rückschlag an den Duse-Quellen — und der Louvre liegt im Bereich der feindlichen Geschütze! Kann man die Bedeutung von Paris besser bezeichnen, als Valéry dies tat, nämlich mit ‚immense‘ oder ‚singulier‘? Diese gewaltige Siedlung von noch nicht drei Meilen Umfang beherrscht allein das Leben der Nation. Von sieben Franzosen wohnt einer in Paris; die anderen sind davon abhängig, was in Paris gedacht und getan wird. Erfahrung, Macht und Ansehen, Mode und Geld, Bodenfrüchte und Industrieerzeugnisse fließen in Paris zusammen. Sie breiten sich auf den Strömen des Geistes und des Gefühls und auf den Straßen des Transportes wieder aus, nachdem sie in der Hauptstadt gesammelt und verteilt wurden. Gewinn oder Verlust von Paris sind fast gleichbedeutend mit Gewinn oder Verlust des Staates. Würde im vorigen Jahrhundert Paris vom Feinde genommen, so konnte auch Frankreich nicht eine Stunde länger Widerstand leisten. Das Vaterland schützen, heißt Paris verteidigen.“

Treffender und kürzer konnte die Bedeutung von Paris für Frankreich nicht gesagt werden: die Hauptstadt erscheint hier als der politische, militärische, wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt des ganzen Staatswesens. Solche Zentralstellung gibt der Stadt selbstverständlich eine erhöhte Bedeutung, eine höhere als die meisten übrigen europäischen Hauptstädte sie einnehmen.

Paris mit 2,9 Millionen Einwohnern oder, wenn man die wirtschaftlich und kulturell längst mit der Hauptstadt untrennbar verbundenen Vororte einbezieht, mit 4,9—5,9 Millionen Einwohnern, bestimmt in einem für uns Deutsche unvorstellbaren Maße die Anschauungen und die Entwicklung im übrigen Frankreich. Es ist nicht nur der Sitz der Regierung, hier finden sich auch die Verwaltungszentren der Großwirtschaft, des gesamten Transportwesens, der Finanzen, der Elektrizitätsversorgung. Paris ist die größte Garnison Frankreichs, der größte Industriestandort, der Mittelpunkt der Rüstungsindustrie, sein Seinehafen hat den größten Binnenschiffahrtsumschlag Frankreichs, sein Handel übersteigt den der Großhäfen um ein Bedeutendes. Von den 38 großen französischen Flugzeugwerken saßen bis vor kurzem 30 allein in der Hauptstadt, und es mußte erst die Verstaatlichung der Rüstungsindustrie einsehen, ehe diese Werke gezwungen werden konnten, Paris zu verlassen, sich zu dezentralisieren. 80 vH der französischen Kraftfahrzeugindustrie ist in Paris massiert, ähnlich ist das Verhältnis für die Fabrikation von Kugellagern, Feinmechanik, Optik. Und selbst Waffen werden trotz der bekannten und über ganz Frankreich verteilten großen Waffenindustrien zu 15—20 vH der Gesamtproduktion in der Hauptstadt angefertigt. Jeder größere Plan von Paris zeigt die Häufung und Ballung der Industrie längs der Seine und in den einzelnen Vororten. Häufig handelt es sich dabei um Mittel- und Kleinbetriebe, deren Anlagen im Gewirr der Häuserblocks und -zeilen kaum auffindbar, somit schon natürlich luftgeschützt liegen.

So groß die Produktion, so groß ist andererseits auch der Bedarf an Rohstoffen, Energie, Lebensmitteln, Gütern des täglichen Bedarfs. Die in Paris gelegenen Elektrizitätswerke erzeugen jährlich 2,2 Millionen kW, das ist etwa ein Sechstel der französischen Gesamtproduktion. Darüber hinaus ist Paris durch leistungsfähige Hochspannungsleitungen an die beiden wichtigsten Erzeugungszentren elektrischer Energie, Zentralmassiv und Jura, angeschlossen — die Versorgungsmöglichkeiten mit Energie sind also vielseitig und ausreichend. Das gilt in jeder Hinsicht für die Hauptstadt: wie die Spinne im Netz liegt Paris im Gewebe des Straßen-, des Eisenbahn-, des Flugverkehrsnetzes (s. Skizzen 1—3). Wenn auch, wie im Weltkrieg, ganze Sektoren des Verkehrsgebietes, große Teile des Landes für die Versorgung von Paris ausfallen mögen — immer wieder bestehen weitere Möglichkeiten der Zufuhr zu Land, mit der Bahn, auf den Binnenwasserstraßen. Das ist für die Versorgung von Paris selbst ein ungeheurer Vorteil. Für Frankreich, für das Land ist diese allzu zugespitzte Ausrichtung des Verkehrsnetzes auf die Hauptstadt dagegen von mancherlei Nachteilen. Hierunter leiden in Mittel- und Südfrankreich alle West—Ost-Verbindungen, ein Umstand, der auch im Weltkrieg die Mobilmachung erschwerte und zu unheilvollen Verkehrsverstrickungen in und um Paris führte. Die bekannte eilige Heranführung von Truppen für die Marne Schlacht 1914 auf requirierten Autos, Omnibussen, Lagen war z. B. die Folge solcher Transportstöckungen. Später haben die Franzosen, deren Nordost-Eisenbahnnetz durch den Frontverlauf ohnehin zerschnitten war, aus der Not eine Tugend gemacht und den verkräfteten Transport von Truppenmassen stärker als jede andere kriegsführende Macht eingesetzt und ausgenutzt.

Zur Entlastung der Pariser Bahnhöfe vom Durchgangs- und Umleitungsverkehr dient die „Cein-

ture“, ein Ringbahnsystem, das außerhalb des ursprünglichen Weichbildes die von allen Seiten auf Paris zulaufenden Bahnlinsen auffing. Heute beim Verwachsen von Innenstadt und Vororten, durchläuft die Bahn größtenteils das Häusergewirr, ein Umstand, der in französischen Überlegungen über die Luftempfindlichkeit der Hauptstadt und ihrer Versorgungslinien bzw. Klammungsmöglichkeiten eine große Rolle spielt. Major P. Etienne, der an eine „Schonung aber Bedrohung der Innenstadt, genaue Zerstörung begrenzter Fabrikanlagen im inneren Weichbild, Angriff auf die Ring- und Strahlenverbindungen im äußeren Weichbild“ bei einem Luftkrieg glaubt²⁾, schlägt deshalb eine wesentlich erweiterte „Ceinture“, einen neuen Außenbahnring vor. Es ist interessant, wie Major Etienne, Angehöriger der französischen Luftwaffe, das luftwehrgeographische Bild von Paris sieht. An Angriffe auf die Ministerien und die „Viertel der Reichen“ in der Innenstadt — durch Baudenkmäler psychologisch geschützt! — glaubt er nicht. Um nicht die Zivilbevölkerung unnötig zu gefährden — Etienne führt hierfür außenpolitische und völkerpsychologische Gründe an — würde nach ihm selbst „ein Zerstörungsprogramm die Proklamation von Schutzgebieten und Kampfsgebieten mit sich bringen“. Die Anlagen der wichtigsten Fabriken des Pariser Gebietes, die Elektrizitätswerke, Gaswerke, Pumpstationen, Bahnhöfe, Klaranlagen, Brennstoffdepots in ihrer Anordnung längs der Seine, der Marne und des Kanals lassen ihn einen „Zerstörungsplan des Vierecks Nanterre—Argenteuil—St. Denis Billancourt und eines Streifens in Vitry—Mortuville“ gerechtfertigt erscheinen.

Welch eine Folge der Ausfall von Paris für das französische Nachrichtenwesen im Kriegsfall haben würde, zeigt Skizze 4 des gegenwärtigen französischen Nachrichtenwesens mit seiner einseitigen Konzentration auf die Hauptstadt.

Aber Mittelpunkt des politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens sind letzten Endes wohl alle Hauptstädte Europas mehr oder weniger — ihrer Bedeutung entsprechend ist selbstverständlich auch der militärische Schutz organisiert. Das gilt im ganz besonderen Maße für Paris. Trotz der veralteten Werke, die im Laufe der Jahre immer weiter vom Weichbild entfernt vorwärts geschoben wurden, ist die Stadt auch heute noch die größte Lagerfestung Frankreichs und das natürliche Rückgrat des neuen und alten französischen Befestigungssystems im Nordosten.

Die Gründe hierfür ziehen die Franzosen neben vielem anderen besonders auch aus der geographischen Lage ihrer Hauptstadt. Typisch wieder für solche Anschauungen die Ausführungen de Gaulles: „Der Reisende, der fünf Stunden lang von Berlin nach Paris fliegt, sieht deutlich am Boden die Zeichen deutscher Sicherheit und französischer Schwäche. Kaum ist die Spree überflogen, ist Naube genug, bis zum Erreichen der Maas Meile um Meile zu zählen, 125 an der Zahl. Da schneiden Elbe, Aller, Leine, Weser und Rhein tief ins Land und legen sich schützend vor die Hauptstadt des Reiches, Dann tauchen Berge wie Festungen auf: Harz, Hessisches Bergland, Rothaargebirge und Eifel, Gnadengehente der Natur für die Germanen. — Aber plötzlich wird die Gegend flacher, lieblicher, kultivierter. Keine Berge, keine Schluchten und Einschnitte mehr. Das ist Frankreich! Kaum ist die Grenze überflogen, formt sich das Land zum flachen Kessel, vertieft sich nach der Mitte zu, seine Gewässer, Bahnen und Straßen folgen der gleichen Richtung, schon sieht es nach Vorstädten aus und man fühlt: Paris ist nicht mehr fern! Da ist es auch schon, Denkmal unserer Größe, Stapelplatz, Fabrik, Sammelbeden für zahllose Zuflusadern, aber nur schwach von bescheidenen Hügeln behütet, unirtandet von lichten Wäldern, ohne Burg, eine leichte Beute, zum Greifen nahe und schon!“

Wie sehen nun, nüchtern wehrgeographisch betrachtet, die Verhältnisse in Wirklichkeit aus?

300 km trennen Paris von der deutschen Grenze, 200 km von der belgischen, 200 km von der Kanalküste. Aber nicht die Entfernungen allein sind es, welche den wehrgeographischen Lagewert ausmachen, die Beschaffenheit des zu überwindenden Raumes spielt hierfür eine entscheidende Rolle. Relief und Gewässer, Bodenbedeckung, Siedlungs- und Verkehrsichte, Anlage und Häufigkeit von Wehrbauten verlangen eine unerläßliche Berücksichtigung. Und während Berlin von seiner Ostgrenze nur 160 km, von der Südoftgrenze des Reiches nur 175 km entfernt ist und jeglichen natürlichen Schutzes außer der Oder ermangelt, hat die Natur um Paris, dem Mittelpunkt des Pariser Beckens, ungeheure natürliche Wälle und Gräben einer riesigen Festung gleich errichtet. Der Wechsel von harten und weichen Gesteinschichten schuf jene berühmte Stufenlandschaft, die sich ringförmig um Paris anordnet und deren Verlauf und Beschaffenheit im Laufe einer tausendjährigen Kriegesgeschichte immer wieder von entscheidender Bedeutung geworden ist, nicht zum mindesten im Weltkrieg. Der neue Grenzverlauf hat diese natürliche Schutzlage noch verstärkt. „Festung Frankreich“ ist man versucht auszurufen, wenn man diese natürlichen Gräben und Wälle überfliegt, beginnend mit dem Oberrheingraben und dem Wall der massigen Vogesen, im Nordosten fortgesetzt von Moseltal und Moselhöhen, der Woövre, den

²⁾ P. Etienne: L'attaque aérienne d'un grand centre. (In: Revue de l'armée de l'air, Oktober 1937.)

Maashöhen, dem Maastal, dem Plateau von Barois und den Argonnen; Champagne, der Bergwald von Reims und die Steilstufe des Chemins des Dames schließen sich an, dann folgen die leichteren Stufen des Tertiärs unmittelbar vor Paris. Alle diese Höhenzüge zeigen ihre steile Front nach Osten und Nordosten, sie beherrschen das Vorland weithin, ihre Anordnung bestimmt den Verlauf der Straßen und Bahnen, deren Sperrung ein leichtes ist. Der kürzeste Weg von der alten deutschen Reichsgrenze nach Paris führte über Verdun — Deutschland und Frankreich ließen über achthunderttausend Tote um diese Sperrfestung, auf den granatenumwühlten Maashöhen und in den vergasteten und ausgebrannten Schluchten. Und da schreibt de Gaulle: „ . . . keine Berge, keine Schluchten und Einschnitte mehr! . . .“ Und wo in Nordfrankreich die Hügel und Stufen austreichen, da legen sich die Flüsse und Kanäle schützend vor die Hauptstadt. Somme und Schelde, selbst kleine Fluß- und Bachläufe, wie Scarpe, Senée und Coheul-Bach, sind nicht erst im Weltkrieg Stätten erbitterter Kämpfe gewesen — schon die Aufzeichnungen des Hundertjährigen Krieges zwischen England und Frankreich nennen sie.

Wie sehr überdies Frankreich den natürlichen und in solcher Vollkommenheit wohl einmaligen Schutz seiner Hauptstadt durch Schaffung modernster und ausgedehntester Festungsanlagen verstärkt hat, ist der Welt bekannt.

So zeigen sich denn die Vorteile der wehrgeographischen Lage von Paris dem unbefangenen Beobachter stärker als die Nachteile, eine Erkenntnis, die ungewollt in vielen französischen Betrachtungen über Paris zum Ausdruck kommt. Sie findet sich vor allem immer dort, wo objektive und vorurteilsfreie Betrachtung kriegsgeschichtliche Wahrheiten, die Verbindung von Raum, Lage und Kriegführung berücksichtigt.

ERFAHRUNGEN UND FORTSCHRITTE IN DER DEUTSCHEN SCHULGEOGRAPHIE I. AUS DER SOMMERARBEIT DES SACHGEBIETES IN DEN GAUEN

von ERICH MARTIN

Große politische Ereignisse umrahmten den letzten Sommer. Sie erfüllten die heißesten Wünsche des deutschen Volkes: die Vereinigung des Altreiches mit den Gauen der Ostmark und dem Sudetenlande. Das Studium von Karten, Anschauen von Bildern und Lesen von Beschreibungen der heimgekehrten Ostmark und des damals noch leidenden Sudetenlandes bildeten die tägliche Beschäftigung nicht nur von Fachlehrern und ihren Schülern, sondern des ganzen Volkes. Bei den sich überstürzenden Ereignissen wurden die Erdkundelehrer von Tag zu Tag vor neue dankbare Aufgaben gestellt. Dabei war jeder zunächst auf sich gestellt, und die Organisation konnte immer erst später helfen. Sie muß es als ihre erste Aufgabe ansehen, in solchen Zeiten politischer Hochspannung des deutschen Volkes mit gründlichen Kenntnissen und anschaulichen Vorstellungen „einfachbereit“ zu sein. So behandelten Arbeitsgemeinschaften und Einzelvorträge Probleme, die mit den neuen deutschen Gauen zusammenhängen, von den verschiedenen geographischen Gesichtspunkten aus und auch geopolitisch wie in den Gauen Berlin, Essen, Düsseldorf und Ost-Hannover.

Lager und Tagungen

Ein gleichfalls auch der geopolitischen Schulung dienendes Lager veranstaltete der Gau Schlesien vom 25. Juni bis 2. Juli in seiner Gauschule Weidenhof nördlich Breslau. Der Lehrgang stand unter der Leitung des Gausachbearbeiters, Studienrat Dr. Czajka aus Breslau, und sollte an einer Fülle von Beispielen aus der Heimat, anderen Gauen des Reiches und auch dem Auslande deutschvölkische Gemeinschaftsleistung in der Landschaft deutlich machen. Dazu dienten die verschiedenartigen Veranstaltungen in diesem Schulungslager. So die Vorträge, die eindrucksvoll eröffnet wurden durch Dozent Dr. Knothe, der über „Alfred Wegeners letzte Fahrt“ sprach. Prof. Dr. Döfl war aus Breslau herausgekommen, um aus eigener Anschauung über „Das Deutschtum in Afrika“ zu berichten. In anderen Vorträgen wurde u. a. behandelt das Aufbauwerk des Arbeitsdienstes im Sprottebruch, Deutschlands Textilindustrie von Dozent Dr. von Geldern-Crispendorf, das Deutschtum in Südosteuropa und in den Vereinigten Staaten. Recht gute Erfahrungen machte man mit den planvoll vorbereiteten Arbeitsgemeinschaften. Nach ihrem Vorbilde sollen innerhalb der laufenden Arbeit des Lehrerbundes in Schlesien ganze Kreisabschnitte auf Zeit zu erdkundlichen Arbeitsgemeinschaften bestimmt werden. Sie sollen inhaltlich nicht zu umfangreiche Aufgaben übernehmen, diese aber gut vorbereiten und gründlich behandeln. Nach einer gewissen Zeit soll ein anderer Kreis-

abchnitt die gleichen oder ähnliche Aufgaben übernehmen. Die Kreisfachbearbeiter oder besondere Arbeitsgemeinschaftsleiter wurden beim Lehrgang für diese spätere Tätigkeit vorbereitet. Lehrproben zeigten in der Landschule von Leipe-Petersdorf, „wie der Friese sich seine Landschaft erkämpft“ und in Großstadtsschulen: in der Breslauer Charlottenschule „Österreichs Landwirtschaft“ und im Magdalengymnasium „Deutschtum in den Vereinigten Staaten“. Eine Wanderung führte in die Odniederungslandschaft in der Nähe der Gauschule und eine Tagesfahrt durch Schlesien über Breslau und Freiburg nach dem Waldburger Bergland mit einer anschließenden Wanderung in der Paßlandschaft von Landeshut und Liebau. — Diese Schulung wird sich auswirken in der künftigen Tätigkeit des Sachgebietes in Schlesien, und Dr. Czajka kündigt das Erscheinen eines Aufsatzes an: „Erfordernisse geographischer Schulung“.

Im April fand im Gau Düsseldorf in Wuppertal eine sehr gut besuchte erdkundlich-geopolitische Großtagung statt. Auf ihr sprachen Dr. Wagner aus Darmstadt von der Reichsarbeitsgemeinschaft für Geopolitik über „Nationalsozialismus und Geopolitik“ und Prof. Dr. Obst aus Breslau über „Geopolitische Probleme des heutigen Afrikas“.

Im Gau Thüringen kam es als Ersatz für die übliche Herbstveranstaltung wenigstens zu einer Gauabschnittstagung an einem Wochenende in Schleusingen am Thüringer Walde. Über die Verhandlungen am 27. und die Führung durch die Landschaft am Südrande des Thüringer Waldes am 28. August wurde gleichlautend berichtet in der Schleusinger Zeitung vom 29. August, im Geographischen Anzeiger 1938, S. 474, und im Thüringischen Erzieher 1938, S. 318.

Reisen und Fahrten

Auf einer Reise Berliner Schulen nach Gotland und Bornholm vom 16. bis 20. Mai hatte die erdkundliche Leitung der Gaufachbearbeiter, Oberstudiendirektor Dr. Griep. Eine solche Reise war schon im September 1937 durchgeführt worden. Auch an ihr war der Gaufachbearbeiter leitend beteiligt. Über diese erste Fahrt, die auch bis nach Stockholm ging, wurde in der Berliner Gauzeitung „N.-S. Erziehung“ im Oktober 1937 in 2 Heften berichtet, desgleichen in deutschen und schwedischen Tageszeitungen, wie z. B. in Svenska Dagsbladet.

In Kurhessen fanden im Anschluß an Vorträge über den Heimattaum im Winterhalbjahr drei ganztägige Lehrwanderungen statt. Sie führten von Kassel aus bis Gudensberg mit Besuch vorgeschichtlicher Fundstätten bis zur Burg Wilstein (geolog., botan., siedlungsgesch.) und nach dem Erpetal bis Volkmarßen.

Am 8. Mai wurde von Hamburg aus gemeinsam mit der Geographischen Gesellschaft eine Besichtigungsfahrt nach Gauabschnitten der Reichsautobahn unternommen.

Mitarbeit an der Gestaltung von Unterrichtsmitteln

Neuartige Wandkarten in Hochbildform mit Einzeichnung der Pflanzenbedeckung aus Wuppertal wurden auf der erwähnten Tagung im April gezeigt. — Eine Wandkarte von Mecklenburg wurde durch den Gaufachbearbeiter, Prof. Dr. Becker in Rostock, fertiggestellt. — In der Kurmark ist eine Gauwandkarte in Vorbereitung.

Die Herausgabe neuer Atlanten für die Volksschule geschieht auf Anordnung des Reichserziehungsministeriums durch die Schulverwaltungen. In Hamburg befaßte sich die Fachgruppe Erdkunde in der Fachschaft 4 mit Plänen für die Neugestaltung des Hamburger Schulatlases. In Thüringen nimmt der Gaufachbearbeiter an den Sitzungen des vom Ministerium einberufenen Ausschusses zur Vorbereitung des neuen Atlaswerkes teil.

In Sachsen besteht eine ständige Zusammenarbeit der Regierungsstellen mit dem Gaufachbearbeiter, Studienrat Dr. Grosch in Dresden, und seinem Stabe in allen Fragen der Beschaffung von neuen erdkundlichen Lehrmitteln.

Heimatkundliche Arbeiten

mußten zum Teil wegen anderer dringender Aufgaben in manchen Gauen zurückgestellt werden. Auch litten sie durch Überbeanspruchung vieler Amtsträger und ihrer Helfer, dazu kam die Einschränkung der Bewegungsfreiheit durch Schutzmaßnahmen gegen eine weitere Ausbreitung der Maul- und Klauenseuche.

Fortgesetzt wurde die vom Reichsachbearbeiter angeordnete heimatkundliche Landesaufnahme 1:25 000 in den Gauen Kurmark, Saarpfalz, Sachsen und Thüringen.

Eine besonders vielseitige heimatkundliche Arbeit wird in Berlin geleistet. Innerhalb dieses Großstadtgaues ist eine ganze Reihe von Bezirksbearbeitern für Heimatkunde tätig. Von vorgesehenen

Heften ist das erste aus dem Bezirk Zehlendorf erschienen, andere wurden vorbereitet. Das Sachgebiet arbeitete hier zusammen mit dem Herausgeber einer Heimatkunde des Gaues. In ähnlichem Sinne wurde gearbeitet in Ost-Hannover und in Magdeburg-Anhalt, wo ein Heimatbuch des Kreises Stendal erschien. An Heimatwerken für Schullandheime liegen im Gau Hamburg bereits einige vor, andere sind in Angriff genommen worden.

Pläne für 1939

Gau Thüringen: 25.—27. März, Tagung in Mühlhausen.

Gau Sachsen: Pfingsten, 4. Sächsischer Schulgeographentag in Meißen.

In mehreren Gauen sollen Wochenendschulungen der Kreisfachbearbeiter durch den Gau-fachbearbeiter veranstaltet werden.

POLITISCH-GEOGRAPHISCHE RUNDSCHAU XXVI

von OTTO SCHÄFER

So mancher hat in diesen Tagen die Frage gestellt, ob A. Rosenbergs Rede über das Weltjudentum in Karlsbad ihren Zweck als Wahlrede erfüllte. Selbst wenn die Karlsbader ihn nicht verstanden hätten, hat diese Rede doch ihre Bedeutung gehabt. Es war die von einer im Blickfeld der ganzen Welt gelegenen Stelle aus gegebene nationalsozialistische Erläuterung zu dem wichtigsten Vorgang unserer Zeit. Zu den Einsichten über den jüdischen Einfluß auf die internationale Presse traten im Verlaufe des Stoblin- und Grünspan-Prozesses, der Mordsache Konovalec und des Generalstreikes in Frankreich sich der ganzen Welt einprägende Aufklärungen über die Hintermänner dieser Verbrechen. Nicht weniger wirksam sind die Enthüllungen in den Fällen Coster Musica, Tannenzapf, Wreszinski und Holzmann, die sich ausgerechnet in den liberalsten und judenfreundlichsten Hauptstädten Newyork, Paris, London und Amsterdam ereignen. Dazu kommt noch das ungeschickte Vorgehen der jüdisch beeinflussten Sendegesellschaften in den Vereinigten Staaten gegen Pater Coughlin und den Abgeordneten Dies, die den Mut besaßen, die Juden als Juden zu bezeichnen. Infolgedessen wurde die Weltheke gegen Deutschland und Italien, die den Zweck hatte, die Niederwerfung dieser antijüdischen Mächte vorzubereiten und Stimmung für die Aufnahme jüdischer Auswanderer in der ganzen Welt zu machen, in ihrer Wirksamkeit sehr beeinträchtigt. Vor allem blüht bereits in der amerikanischen Öffentlichkeit die Erkenntnis auf, daß die Deutschlandheke nur geeignet ist, die Geschäfte Moskaus und der Juden zu besorgen, zugleich erklärt ein Staat nach dem anderen, er könne keine Juden mehr aufnehmen. Selbst die so hilfsbereite Union hat sich mit Mühe und Not nur 81 000 befristete Einwanderungsbewilligungen abgerungen, Australien will 15 000 Einzelsiedler unter allerlei Vorbehalten, Frankreich 10 000 in Madagaskar aufnehmen, England und Holland stellen Guahana in beschränktem Umfang zur Verfügung. Ganz abgesehen davon, daß diese Siedlungsmöglichkeiten bei weitem nicht ausreichen, legen die Juden selbst keinen Wert darauf. Palästina mit seiner Mittelpunktslage zwischen Europa, Asien und Afrika ist eben doch ein ganz anderes Handelsland als Guahana oder Madagaskar. So bleibt alles beim alten, und ein polnisches Blatt behauptet nicht mit Unrecht, daß die demokratischen Kolonialmächte die größten Judenfeinde seien.

Die Gründe für diese Haltung sind sehr durchsichtig. Niemand will ein wirklich wertvolles Gebiet abtreten, jedermann erkennt bereits, daß diese Rasse unassimilierbar ist, jeder fürchtet ihre Einwirkungen auf Sitte, Moral und Gesellschaftsformen des eigenen Volkes, jeder fürchtet aber auch die Macht des jüdischen Kapitals und der jüdischen Presse.

Wie sehr sich die Internationalen des jüdisch-liberalistisch-freimaurerischen Kapitals und der römischen Kirche gefährdet fühlen, zeigt die enge Hehgemeinschaft, die sie gegen Deutschland und Italien eingingen und die von ihren staatlichen bzw. amtlichen Oberhäuptern durch Staatsbesuche und Auszeichnungen (Mundeleins Romreise; Roosevelt erhielt die amerikanische Hebräermedaille) noch besonders bekräftigt wird. Was ihre Macht gefährdet, ist die nationale Selbstbestimmung der Völker, die von Deutschland und Italien ihren Ausgang nahm, der Geist, der in Zukunft die Welt gestalten wird.

Auch das chinesisch-japanische Ringen in Ostasien ist nicht nur eine Auseinandersetzung zwischen einem Festlands- und Inselvolk, zwischen verschiedenen Imperialismen, sondern vor allem auch eine Auscheidung westlichen Geistes und ernster Selbstbestimmung zweier Völker, die sich eben um ihres verschiedenen Verhältnisses zu diesem Geiste feindlich gegenüberstehen. Wenn sich Indien bzw. die indischen Volksvertreter auf die Seite der Chinesen stellen, so nicht nur wegen ihres kontinentalen, sondern vor allem auch wegen ihres angelsächsisch-liberal-demokratisch verfälschten Denkens, das noch

weite Wege zu gehen hat, ehe es zum echten Volksdenken wird und die völkischen Fragen Indiens zu lösen imstande ist.

Gerade die Bestimmung Chinas auf sich selbst ist die bedeutendste Folge des chinesisch-japanischen Krieges. In ihm ist trotz aller Niederlagen der chinesische Geist so sehr erstarbt, daß Japan noch mit einem langen Kriege rechnen muß, wenn es nicht versteht, mit den Trägern des chinesischen Nationalismus — und das ist nun einmal die Kuomintang und der Kreis um Tschang Kai-schek — zu einer Verständigung zu gelangen. Daran wird auch die Flucht und der Friedensaufruf Wang-Tsching-wei nichts ändern. Den Weg dazu haben die Japaner selbst in der wohlüberlegten maßvollen Erklärung des Fürsten Konoye vom 21. Dezember 1938 eröffnet.

Sichtlich der Kriegsführung selbst steht China vor der Tatsache, daß es mit einem geschwächten Heere, das unter schlechter Zufuhr leidet, auf einem durch den Gebirgscharakter dreigeteilten Kriegsschauplatz zu kämpfen hat, wobei allerdings der gebirgige Charakter des Landes der Verteidigung gewisse Vorteile bringt. Im Süden ist es den Japanern gelungen, über Samschui vorzurücken sowie bei Pakhoi zu landen und die Abschneidung der angelsächsischen und französischen Zufuhren wirksamer zu machen. Als Ersatz für Hongkong treibt England eine neue Autostraße von Birma nach Yunnan voran, die demnächst in Betrieb genommen werden soll. Doch wird der Wert der Straße, die Kanton zum Chinahafen macht, nicht allzu hoch eingeschätzt. In Mittelchina haben die Japaner Tschang-Tscha und Tjung-Tsang genommen. Die Chinesen beabsichtigen, erst im Gebirgslande selbst Widerstand zu leisten und den Bardenkrieg noch stärker zu entwickeln. Ihre Pläne finden die Unterstützung Englands, das vorläufig 450 000 Pfund Kredit gewährte, Amerikas, das mit 5 Mill. Pfund einspringt, und Sowjet-Rußlands. Doch werden auch chinesische Klagen laut, daß gerade die sowjetrussischen Lieferungen bei weitem nicht ausreichen. Das ist insofern erklärlich, als die Störungen in der sowjetrussischen Erzeugung sehr beträchtlich sind und Sowjetrußland sich nicht allzusehr von Material entblößen kann angesichts der Drohung, die ein Drittel des japanischen Heeres an seinen Grenzen und die gespannten Beziehungen wegen der japanischen Fischereirechte in den russischen Gewässern bedeuten. So tröstet es China mit dem Bau einer Eisenbahn von Lanichau nach Sian-su, die das Kriegsmaterial schneller und besser anliefere könnte.

Den direkten und indirekten Eingriffen der imperialen Mächte, die China gerne im Stande einer Kolonie erhielten, setzt Japan im Sinne der Erklärung Konoyes schon lange einen eindrucksvollen Neuaufbau der chinesischen Wirtschaft und Verwaltung in dem besetzten Gebiete entgegen. Sie hat schon wesentliche Erfolge erzielt und die japanfeindliche Stimmung in eine neutral-gleichgültige verwandelt. Auch die Zahl der Barden, deren Mitglieder vielfach bei den Japanern Arbeit suchen und finden, nimmt hinter der Front ständig und rasch ab. Einige sind vernichtend geschlagen und zersprengt worden. Die Schifffahrt auf dem Jangtse bleibt noch weiterhin gesperrt, um Waffenschmuggel und „Zwischenfälle“ ein für allemal auszuschließen. Zur besseren Sicherung gegen Rußland hat Mandschukuo die allgemeine Wehrpflicht eingeführt. Auch die japanische Propaganda bei den mohammedanischen Völkern Nordwestchinas (Sinkiang, Kansu, Kukuinor, Kiningtia) und Yunnans macht neue Anstrengungen. Im ganzen hat man den Eindruck, als ob Japan erst das Gewonnene fest in die Hand bekommen und im Westen Chinas die innere Befestigung, bolschewistische Einflüsse und den Winter ihr Werk tun lassen will, ehe es im Frühjahr mit neuer Kraft vorrückt. Bis dahin werden sich auch die Personalveränderungen in der Führung des Heeres und die Verfeinerung der Luftwaffe genügend auswirken können.

In Palästina leisten die Araber weiterhin erbitterten Widerstand. Weder die Versuche, mit Hilfe des Pfundes Gegenätze in ihre Reihen zu tragen, noch die wahllosen Erschießungen am Kampfe unbeteiligter Greise, Kranker, Frauen und Kinder, die Dorfsprengungen, die Errichtung von Konzentrationslagern und die systematische Aus Hungern der Zivilbevölkerung haben Erfolg. So sieht sich England gezwungen, auf der in London geplanten Konferenz die auf die Seychellen verbannten Araberführer zuzulassen. Sie werden nun von einer arabischen Vorkonferenz in Kairo erwartet. Es scheint, als ob England damit rechnet, in London die bestehenden Gegenätze zwischen den Sauditen, die gerne Transjordanien und Palästina mit Saudiarabien vereinigen, und den Haschimiten, die gerne aus den syrischen Staaten und dem Irak ein Nordarabisches Reich schufen, auszunutzen zu können. Daß die bevorstehende Regelung Syrien irgendwie in Mitleidenschaft ziehen wird, deutet die Nichtratifizierung des türkisch-syrischen Vertrages über den Sandschak und des syrisch-französischen Vertrages an. Die geringe Festigung der syrischen Regierung bewies erneut der Mauitenaufstand Anfang Dezember.

Inzwischen ließ die Vereinigung in Zwischeneuropa und die Inkraftsetzung des englisch-italienischen Österabkommens am 16. November, die sich aus dem natürlichen Anwachsen des faschistischen italienischen Volkes und dem Ausbau seines Imperiums ergebenden Mittelmeerfragen wieder stärker zur

Geltung kommen. Während Rom mehr und mehr zum allgemein anerkannten Mittelpunkt des Mittelmeergebietes überhaupt wird, von dem einmal alle ordnenden Kräfte ausgehen müssen, verfügt es doch über keinen seiner Ausgänge. Kann es auf die Herrschaft über den westlichen Ausgang im allgemeinen verzichten und vom Dodekanes aus das Eindringen der Sowjetmacht in das Mittelmeer verhindern, so ist es auf die Aufrechterhaltung eines ungehinderten Verkehrs durch den Suezkanal und eine genaue Kontrolle des Roten Meeres angewiesen, seit seine wichtigsten Rohstoff- und Zufuhrgebiete in Abyssinien liegen. So sucht es die Beziehungen zu Griechenland und der Türkei zu bessern und mit Erfolg die Sympathien der arabischen Welt zu gewinnen. Mißtrauisch ist nur die ägyptische Regierung wegen der italienischen Forderungen auf Teilnahme an der Verwaltung des Suezkanals. Unter dem Einfluß Englands und mit seiner Finanzhilfe betreibt sie Rüstungen größten Ausmaßes. Vor allem hat sich aber der italienisch-französische Gegensatz verschärft.

Als Antwort auf Zwischenrufe gelegentlich einer Rede des Grafen Ciano vor der italienischen Kammer inszenierte jüdisch geführter Pöbel italienfeindliche Kundgebungen in Tunis, Korfika, Nizza und Dschibuti, d. h. in Gebieten, deren französischer Charakter bestritten werden muß oder deren Bedeutung für das französische und italienische Imperium genau im umgekehrten Verhältnis steht. Mit der Kündigung des Rabal-Abkommens vom 7. Januar 1935 am 24. Dezember 1938 lebten Italiens Ansprüche auf die kontinentalen Kompensationen im Hinterlande Libyens aus dem Londoner Vertrage, die Vorrechte der Auslandsitaliener in Tunis, Ansprüche auf Dschibuti als den natürlichen Hafen Abyssiniens und die Teilnahme an der Verwaltung des Suezkanals wieder auf.

Die Notwendigkeit, das italienisch-französische Verhältnis bald zu ordnen, ist für Frankreich um so größer geworden, als die Kämpfe um den Ebrobogen die Überlegenheit Nationalspaniens festigten und ihm Gelegenheit gaben, noch vor dem Wirksamwerden der amerikanischen Verpflegungshilfe die ortsparnischen Stellungen in Katalonien zu überrennen. Schon wurde das Kraftwerk von Tremp genommen, das Monsiech-Gebirge überquert und damit die Straße nach Puigcerda bedroht, am Ebro—Segre-Bogen der Weg nach Taragona geöffnet. Zu diesen militärischen Erfolgen, die auch durch die Spionage englischer Konsularbeamter nicht verhindert werden konnten, kommt die wirtschaftliche und politische Festigung Nationalspaniens, die große Fortschritte im Laufe dieses Jahres gemacht hat. Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, daß die Kraft Nationalspaniens ausreicht, auch die südlichen Fronten in Bewegung zu bringen.

Die Schwierigkeiten, denen sich Frankreich in Ostasien, im Mittelmeer und im Inneren gegenüber sieht, lassen seine Politik äußerst widerspruchsvoll erscheinen, die Kraft und Geschicklichkeit Daladiers und seiner Minister sind größten Belastungsproben ausgesetzt. Aber es gelingt ihnen im wesentlichen, den Weg zu verfolgen, den sie als richtig erkannten. So erschien eine Verordnung gegen die Beleidigung fremder Staatsoberhäupter durch die Presse, bewahrte man Italien gegenüber größte Ruhe, festigte das Bündnis mit England, traf ein Friedensabkommen mit Deutschland am 6. Dezember, bekämpfte Marxismus und Kommunismus in den großen Streikauseinandersetzungen vom 30. November und den folgenden Tagen, bildete eine neue realpolitische Mehrheit in der Kammer, führte die Notverordnungen durch und trieb die Aufrüstung voran (41 Milliarden für 1939). Als logische Folge dieser Entwicklung wird bereits die Revision des Bündnisses mit Polen und Sowjetrußland erkannt.

Der Streit der Meinungen in Frankreich um die Zweckmäßigkeit dieser Politik braucht uns allerdings nicht zu wundern. Es ist nur ein neuer Beweis für das unschöpferische Wesen vieler französischer Politiker, die lieber in ausgetretenen Wegen wandeln und fortfahren, ihre Nachbarn zu fürchten, als entschlossen Neuland betreten. So wird es Daladier, der noch in der Silbesternacht mehrere Sabotageversuche der Marxisten vereiteln mußte, auch in den kommenden Monaten nicht leicht haben, da das französische Volk innerlich noch immer nicht bereit ist, die notwendigen Folgerungen aus einem Produktionsrückgang von 25 vH und einem Jahresdefizit von 51,5 Milliarden zu ziehen und die Kammermehrheit wenig gefestigt erscheint.

Die Nervosität der englischen Politik ist nicht geringer als die der französischen. Man traut der Kraft des Bundesgenossen nicht recht, dessen Industrie, Schifffahrt und Aufrüstung unter der Volksfrontregierung schwer gelitten haben. So hält man sich in Ostasien, wo Milliardenwerte auf dem Spiele stehen, zurück. Birma zeigt Selbstständigkeitsgelüste und fürchtet das Eindringen der Chinesen auf der neuen Autostraße nach Jünnan. In Indien verschärft sich der Gegensatz zwischen Mohammedanern und Hindus, Waziristan ist unruhig, Irland drängt auf Regelung der nordirischen Frage, in Südafrika zeigte sich gelegentlich der Jahrhundertfeiern des Großen Trecks, daß die Buren nicht assimiliert werden konnten und erneut nach Selbstständigkeit streben. Während man sich in der Presse und im Kabinett darüber streitet, ob das Tempo der Aufrüstung genüge, erweist sich die Aufrüstung der Dominien als deren letzter Schritt zur völligen Selbständigkeit. Schon beginnt Südafrika in der

Reise Pirows durch die westeuropäischen Hauptstädte eigene Politik zu treiben — es soll sogar im tschechischen Konflikt seine Neutralität erklärt haben —, trennt sich Neuseeland wirtschaftspolitisch vom Empire, und der Dominionminister MacDonalld gab den Befürchtungen der englischen Regierung ganz offen am 11. Dezember 1938 Ausdruck. Damit wird aber klar, daß nicht die Furcht vor den autoritären Staaten eine Verzwölfachung der Luftflotte nahelegt und einen Handelsvertrag mit den Vereinigten Staaten abschließen läßt, der nichts anderes bezweckt, als ganz Nordamerika im Kriegsfall zum wirtschaftlichen Hinterlande Englands zu machen, sondern die Sorge um die Erhaltung der eigenen Machtstellung im Empire. Diesem Ziele dient auch die Bereitstellung großer staatlicher Mittel für die Bekämpfung des deutschen Außenhandels, die Propaganda gegen das deutsche Wirtschaftssystem und die projudische Politik. Seiner Mittelmeerinteressen wegen bemüht sich England um ein gutes Verhältnis zu Italien. Das Verhältnis der Achsenmächte zu den beiden Westmächten hat sich somit interessanterweise im Laufe weniger Wochen völlig umgekehrt.

Dem Versuche, aus politischen Schwierigkeiten, die sich aus den meist selbstverschuldeten Entwicklungen der Nachkriegszeit ergeben, mit Hilfe der „deutschen Gefahr“ herauszukommen, schließen sich die Vereinigten Staaten an. Da man dort noch Japan und Italien nennt, ist ohne weiteres klar, daß es sich hier nicht um tatsächliche Gegensätze, sondern um den viel gefährlicheren Haß einer veralteten Ideologie gegen den neuen Geist der Zukunft handelt. Amerikas Denken und Politik werden im Grunde von den fünf Millionen Juden bestimmt, die nicht nur Presse und Wirtschaft, sondern auch die meisten maßgebenden Verwaltungs- und Regierungsstellen beherrschen. Lücken in diesem Herrschaftssystem füllt der Dollar aus. Das von den Juden und ihren bewußten und unbewußten Dienern angestimmte Haßkonzert gegen Deutschland soll das Erwachen des von ihnen ausgebeuteten amerikanischen Volkes verhindern und die südamerikanischen Staaten veranlassen, sich in den Schutz der Union zu begeben.

Die vom 6. bis 24. Dezember dauernde Panamerikanische Konferenz sollte Washington-Juda unter dem Stichwort Fürsorge des guten Nachbarn diesem Ziele näherbringen. Allein die lateinamerikanischen Staaten sind längst dahinter gekommen, daß ihre Unabhängigkeit nicht von Europa, sondern von Washington aus bedroht wird, daß es weniger um „gute Nachbarschaft“ als um Salpeter, Kaffee, Gummi, Smaragd, Platin, Bananen, Silber und Petroleum geht und daß die meisten dieser Erzeugnisse vorteilhafter mit den autoritären Staaten Europas getauscht werden können. Da außerdem in den lateinamerikanischen Staaten bereits der Gedanke des Nationalsozialismus marschiert, mag er sich auch noch in den Formen der liberalen und marxistischen Demokratie verbergen, konnte das Ergebnis der Konferenz nichts anderes sein als eine lahme Solidaritätserklärung, die über den fast völligen Mangel praktischer Erfolge niemand hinwegtäuschen kann.

Ebenso erfolglos sind Sowjetrußland und die Komintern geblieben. Ihr Führer Stalin mußte feststellen, daß die nationale Opposition der Ukrainer und Weißrussen sich noch immer kräftiger regt, der Zusammenbruch der Sowjetwirtschaft immer größere Ausmaße annimmt, in der Jugendorganisation Komfomol eine heftige Gegnerkraft gegen ihn besteht, die Disziplin in der vielgepriesenen Sowjetarmee bedenklich gelockert ist; die Untersuchungen der französischen und holländischen Behörden in den Fällen Koblins und Konovales die Sowjetmacht bloßstellten, die weitverzweigte Spionageorganisation in Finnland aufflog, die Umsturzversuche in Bolivien und Ecuador und der Generalstreik in Frankreich mißglückten, die U.S.S.R. Sowjetspione entlarbten, die lieben Verwandten seiner Frau bei der Begaunerung der Sowjetarmee ertappt wurden, die Luftflotte erneut gesäubert werden muß, die Leistungen der Arbeiter dringend der Anregung durch Beförderung zum „Selben sozialistischen Arbeit“ bedürfen und ein Staat wie Ägypten keinen Wert auf Beziehungen zur Sowjetunion legt. Ebenso vergeblich blieben die Versuche, Europa von Norden und Süden, Skandinavien und Spanien, aus zu umfassen, nachdem die unmittelbaren Wege über Zwischeneuropa im Laufe dieses Jahres ungangbar geworden sind. In der Tat eine umfangreiche Liste von Mißerfolgen!

Andere Staatsoberhäupter werden nervös, Stalin sucht Verantwortliche. So ging Jeshow, der allmächtige Chef der G.P.U. Sein Nachfolger, der Kaukasier Beria, ließ ihm ungefähr 600 seiner Mitarbeiter folgen. Er löste die Leibwache Stalins ab und ersetzte sie durch Kaukasier, die — wer kann es wissen — vielleicht Beria ergebener als Stalin sind! Um der sozialistischen Arbeit neue Antriebe zu geben, werden die Tariflöhne gesenkt und die sozialen Vergünstigungen stark eingeschränkt.

Inzwischen hat die neue Judengesetzgebung die gefährlichen Parasiten von den deutschen Schulen und Hochschulen, aus dem deutschen Geschäfts- und Kulturleben entfernt. Die Kulturabkommen vom 23. November mit Italien und 25. November mit Japan haben die Antikominternfront außerordentlich gestärkt. Der 22. November brachte die endgültige Festsetzung der deutsch-tschechischen Grenze unter strengster Berücksichtigung der völkischen Verhältnisse. Am 6. Dezember klärte das Abkommen zwischen

Deutschland und Frankreich die Lage an der Westgrenze. Die Folgerungen, zu denen es die französische Politik verpflichtet, sind noch zu ziehen.

Durch die Beseitigung der letzten Voraussetzungen einer Einkreisungspolitik ist Deutschland in die Lage versetzt, sich friedlichen Aufgaben zuzuwenden. Wir nennen die Ausweitung des deutschen Exportes zur Vergrößerung unserer Rohstoffgrundlage mit Hilfe des bewährten neuen Planes, die Stärkung der Wirtschaftszachse Nordsee—Schwarzes Meer, die Rationalisierung der Betriebe zur Steigerung der Produktionskapazität und der Kürzung der Lieferungsfristen, die Beseitigung des Facharbeitermangels, die Beschaffung deutscher Rohstoffe wie Eisen, die Erfassung aller Schrottbestände zur Deckung des Bedarfs der Übergangszeit, die Fortführung der landwirtschaftlichen Erzeugungsschlacht, in der das Erreichte auf dem Gebiete des Getreidebaues gehalten, der Hackfruchtanbau erweitert werden und die Grünlandflächen ihre Erzeugung steigern müssen. Eine weitere Aufgabe ist die Verstärkung unserer Viehhaltung und des Ölfrucht- und Gespinnstfaseranbaus (Darré auf dem Reichsbauernntag in Goslar). Zu den größten Daueraufgaben gehört die Bekämpfung der Landflucht, die in diesem Jahr wieder etwa 750 000 arbeitsfähige Menschen in die Stadt und Fabrik führte, und die Steigerung der Geburtenzahlen, die notwendig ist, um einen Rückgang der deutschen Volkszahl zu verhindern. Inzwischen wurden 3062 km Autobahn fertiggestellt, erfolgte der erste Spatenstich im Sudetenland, legte der „Condor“ die Strecke Berlin—Tokio in 46½ Stunden zurück, flog ein Segelflugzeug mit zwei Mann Besatzung 50 Stunden. Dennoch sehen die Antikominternmächte dem Wettstreifen nicht tatenlos zu. Das beweisen der Stapellauf des Flugzeugmuttereschiffes „Graf Zeppelin“, die deutsch-englischen Flottenverhandlungen, die japanische Heeresorganisation und der italienische Zehn-Milliarden-Kredit für Heereszwecke.

Wie geschlossen das deutsche Volk hinter seinem Führer steht, bestätigt das Ergebnis der Sammlung am Tage der nationalen Solidarität, das mit 15,5 Millionen Mark das des letzten Jahres um 80 vH übertraf. Mit 98,9 vH stimmten die Sudetendeutschen mit „Ja“. In nie dagewesener Geschlossenheit errangen die Memeldeutschen unter Dr. Neumann 25 Landtagsitze, erreichten die Aufhebung aller ihr Deutschtum bedrohenden Verordnungen und Gesetze und die Befreiung der politischen Gefangenen. Kowno legt größten Wert auf ein gutes Verhältnis zum Reiche. Ebenso erwies sich in Polen, Jugoslawien und der Slowakei, daß das Bekenntnis zum deutschen Volkstum und Nationalsozialismus sich für den Bestand eines andersvölkischen Staatswesens immer günstig auswirken wird.

Die Festigung der deutschen politischen Stellung kommt aber nicht nur in der raschen und anhaltenden Besserung der Lage der deutschen Volksgruppen in den Staaten Zwischeneuropas, unter denen wir Polen, Lettland und Rumänien noch immer nicht nennen dürfen, sondern auch in den Besuchen verantwortlicher Vertreter anderer Staaten (Pitow, König Carol) und der entschiedenen Hinwendung der Staaten Zwischeneuropas zum Westen zum Ausdruck. Unter diesem Zeichen begehen die baltischen Staaten die Feiern ihres zwanzigjährigen Bestehens, steht die polnische autoritäre Innenpolitik. Allerdings läßt sich auch erkennen, daß Polen noch erhebliche Anstrengungen machen muß, um weite Volkskreise an dem Staate zu interessieren und vor allem die ukrainische Frage zu lösen, die geeignet ist, eines Tages den Bestand des polnischen Staates in seinem jetzigen Umfange in Frage zu stellen. Auch in Jugoslawien zeigten die Wahlen, daß vor allem Dalmatien und Kroatien, aber auch Teile anderer Provinzen starken Widerstand gegen die Einheitsbestrebungen der Regierung leisten. Bedeutend unklarer ist die Lage in Rumänien, wo immer deutlicher wird, daß die autoritäre Regierung unter dem Druck der Westmächte und gegen den Volkswillen gebildet wurde. Die nächsten Monate werden zeigen, ob eine Volkserneuerung auf Regierungsbefehl möglich ist und mit der Erschießung Codreanus und anderer Führer der Eisernen Garde die aus dem Volke kommende antijüdische Erneuerungsbewegung erstickt wurde. Die halben Maßnahmen gegen die Juden und die Versuche, außer mit Deutschland, das etwa ein Drittel der rumänischen Ausfuhr aufnimmt, auch mit den Westmächten zu paktieren, hat niemand befriedigt, so daß die von der Reise Carols erhofften Erfolge ausbleiben.

Im engeren Donauraum ist es durch die Festlegung der Grenzen, die Wahl des tschechischen Staatspräsidenten, die Abschiebung von 9000 tschechischen Beamten aus der Slowakei, den wirtschaftlichen Rückzug Frankreichs (Stoda-Schneider-Kreuzot) und die schrittweise Vervollständigung der Slowakei und Rutheniens ruhiger geworden. Die Politik der slowakischen Regierung, auf Grund eines jederzeit kündbaren Staatsvertrages die Lebensgemeinschaft mit der Tschechei zu wahren, ist mit 97,5 vH der Stimmen am 18. Dezember vom slowakischen Volke gebilligt worden. Den hierin liegenden Misserfolg seiner Revisionspolitik hat sich Ungarn selbst zuzuschreiben. Es hat die längst notwendige innere nationale und soziale Erneuerung immer wieder versäumt und die wenigen Reformen stets verspätet und unzulänglich durchgeführt. So mußte der Eintritt der Abgeordneten des fortgeschrittenen Ober-

ungarns in die Kammer die größte Unruhe hervorrufen. Hoffen wir als Freunde Ungarns, daß es Jmreby gelingt, seine Pläne ohne Verzug durchzusetzen. Sämtliche Nachfolgestaaten des engeren Donauraumes, voran die Tschechei — die wieder zu erkennen beginnt, daß die Voraussetzung ihrer Blüte die Blüte des Reiches ist —, schließen sich immer enger an Großdeutschland an, dessen verantwortungsbewußte und unparteiische Haltung die besten Voraussetzungen für eine friedliche und sinnvolle Neuordnung der Donaustaatengemeinschaft bietet.

Die Gruppe der Neutralen rückt auch weiterhin betont von jeder europäischen Machtkonstellation ab und sichert sich durch Aufrüstung. Dabei fällt die Sorglosigkeit Schwedens gegenüber Sowjetrußland ebenso auf wie englische Bemühungen, Deutschland als eine Gefahr für die skandinavische Neutralität zu erklären. Hier wie in der Schweiz ist es im Grunde nichts anderes als die Angst verbissener liberalistischer Doktrinare vor der im eigenen Volke bereits einsetzenden nationalen Erneuerung, die zu stets erneuten Ausfällen gegen Deutschland führt. Aus der Gemeinsamkeit liberaler Geisteshaltung glaubt endlich Holland, trotz bitterer Kriegserfahrungen, seine Neutralität und seinen Goldschatz am besten bei dem Angelsachsentum zu sichern.

Überblicken wir aber, was das deutsche Volk in diesem Jahre erreicht hat, so erscheint es uns selbst unglaublich. Wehrfreiheit und Nährfreiheit, das völlige Verschwinden der Arbeitslosigkeit, die Befreiung vom Judentum, ein neues deutsch-französisches Verhältnis, verlässliche und treue Bundesgenossen, das großdeutsche Volksreich und den Wiederaufstieg zur Großmacht, deren Wort in der ganzen Welt beachtet wird, das alles danken wir dem Manne, der die Ernte seines zwanzigjährigen übermenschlichen Kampfes einbrachte dem deutschen Volke zum Heile, sich zum Ruhme, das danken wir Adolf Hitler, dem Einem und Führer der Deutschen. (Abgeschlossen am 31. Dezember 1938.)

„WIR UND DIE WELT“

In dem rührigen und durch den Wert seiner Veröffentlichungen in geographisch und politisch interessierten Kreisen bekannten Verlage Kurt Boinwandel, Heidelberg, Berlin und Magdeburg, bringt mit dem 1. Januar 1939 der „Reichsbund Deutscher Seegeltung“ eine neue Monatschrift „Wir und die Welt“ unter der Schriftleitung von Rudolf Frohne, Berlin, heraus (Viertelj. RM. 5.50, einzeln RM. 2.—). Diese Zeitschrift stellt sich die Aufgabe, ihre Leser in Wort und Bild, Karten und Dokumenten, Berichten und Anekdoten, Prosa und Versen durch die Welt und ihre Erscheinungen zu führen. Der deutsche Leser soll so allmählich ein sicheres Verhältnis zu der Welt da draußen gewinnen und lernen, sie von einem festen Standpunkte aus zu beurteilen und Entscheidungen auf dieser Grundlage treffen können, zu denen uns die politische Entwicklung und das Ansehen unseres Volkes in Zukunft mehr als je nötig. Die Zeitschrift glaubt daran, daß die entsprechenden Fähigkeiten des deutschen Lesers nur angerufen zu werden brauchen, um sich von selbst zu entfalten. Sie glaubt aber auch an sich und ihre Sendung, wenn sie die Stoffe ausfücht und so den Gedanken des Lesers unmerkbar Ziel und Richtung gibt, wenn sie in den regelmäßigen politischen Monatsberichten Licht und Schatten verteilt.

Ihre zweite, engere Aufgabe sieht die Zeitschrift in der Werbung für deutsche Seeinteressen und Seegeltung. Sie will die Gefahr einseitig kontinentalen Denkens bannen, die in der Auswirkung der deutschen Politik auf Zwischeneuropa und den Osten überhaupt liegt. Sie vertritt die Erkenntnis Rayzels: „Seitdem ein Großstaat ohne wirtschaftliche Weltinteressen undenkbar geworden ist, ist auch ein wahrer Großstaat ohne Seemacht nicht mehr zu denken. ... Das Ideal einer großen Politik, der einzigen, die die Gründung einer Weltmacht anstreben kann, liegt in der Verbindung der kontinentalen und ozeanischen Motive.“

Aus der Aufgabe, kontinentales und ozeanisches Denken im deutschen Volke im rechten Verhältnis

zu Weltgefühl und Weltdenken zu einen, werden der Schriftleitung heute und in Zukunft zahlreiche Schwierigkeiten erwachsen. Sie erfordern nicht nur ein wachsameres Mitgehen mit den Ereignissen und eine vorzügliche Kenntnis der entsprechenden Stoffe der Vergangenheit und Gegenwart, sondern auch eine Haltung der Zeitschrift, die Wissenschaftlichkeit mit klarer, leicht faßlicher Lesbarkeit und Unterhaltbarkeit verbindet, das schwerste schriftstellerische Unternehmen! Aus diesem Anspruch wird sich besonders in der ersten Zeit eine starke Beschränkung der Leserschaft ergeben, über die jedoch zweifellos die interessierten Kreise, voran die Mitglieder des Reichsbundes Deutscher Seegeltung, hinweghelfen werden.

Die Ausstattung der Zeitschrift ist nach Schriftbild, Karten, Zeichnungen und Bildmaterial dem angestrebten Ziele würdig. Wir wünschen ihr auf dem schwereren und verantwortungsvollen Wege allen Erfolg.

Otto Schäfer

NEUIGKEITEN

von WILLY MUHLE

Atatürk. Die Hauptstadt Ankara der Türkei soll in Zukunft zu Ehren des verstorbenen Staatspräsidenten den Namen Atatürk führen.

Mainfranken. Der bairische Regierungsbezirk Unterfranken führt in Zukunft die Bezeichnung Mainfranken.

Land Sachsen. Auf Grund der neuen Amtsbezeichnungen zählt das Land Sachsen ab 1. Januar 1939 vier Regierungsbezirke (Dresden—Bautzen, Leipzig, Chemnitz, Zwickau) mit 27 Landkreisen und 22 bezirksfreie Städte.

Moor Sprengung bei Saarmund. Beim Bau der Reichsautobahnstrecke Mouszubringer wurden Mitte Dezember bei Saarmund in der Provinz Brandenburg, Kreis Zauch-Belzig, mittels 20 000 kg Sprengstoff etwa 50 000 Kubikmeter Moor verdrängt, um für die Straße einen tragfähigen Untergrund zu schaffen.

GEOGRAPH. LITERATURBERICHT

A. INHALTSANGABEN UND
BESPRECHUNGEN

Allgemeines

103. „Die ruhelose Erde.“ Eine Geologie für Jedermann von H. Gheysels (274 S. m. 62 Abb. u. 64 Taf.; Berlin 1938, Im Deutschen Verlag; geb. RM. 8.75). Das Buch verdankt einem holländischen Gelehrten seine Entstehung, H. v. Delfon hat es übersetzt und P. Karlson hat es herausgegeben und mit einem Geleitwort versehen. Der Titel des Buches will uns sagen, daß unsere Mutter Erde von einer dauernden Bewegung und Unrast durchpustet wird, deren große Rhythmen der Verfasser einfängt und sie mit einer Einfachheit und Klarheit schildert, daß der Untertitel „Eine Geologie für Jedermann“ durchaus gerechtfertigt ist. Zweisellos wird das Buch, das wissenschaftlich auf durchaus einwandfreier Grundlage erwachsen ist, mit dazu beitragen, daß die Kenntnis über die Erde auch in den Kreisen festen Fuß fassen wird, die nicht wissenschaftlich oder beruflich mit der Geologie oder einzelnen ihrer Gebiete verhaftet sind. Überall tauchen die großen Probleme, wenn auch nicht besonders als solche gekennzeichnet, auf, und in der geschichtlichen Darstellung der Entwicklung der Ansichten wird der Leser anschaulich und zwingend zu dem gegenwärtigen Stand der Forschung geleitet. Einzelheiten und Sonderuntersuchungen sind natürlich nicht zu erwarten, hier sind nur die großen Linien aufgezeigt, aber so, daß auch der Leser deutlich merkt, daß der Weg der Forschung ein mühsamer, nicht immer geradliniger Weg ist. Wir geben noch die Überschriften der Hauptabschnitte: 1. Der rätselhafte Anfang (S. 9 bis 21), 2. Das Angesicht der Erde (S. 22—45), 3. Versteinertes Leben (S. 46—92), 4. Der große Rhythmus (S. 93—169), 5. Gebirge wachsen (S. 170—206), 6. Die schwankende Kruste (S. 207—52), 7. Wegener (S. 253—57). Es folgt noch eine Übersicht über die geologischen Formationen, gegliedert nach den wichtigen Gesteinen, Pflanzen- und Tierwelt (Leitfossilien), bemerkenswerten Ereignissen und nutzbaren Gesteinen, eine Übersicht, die auch für den Unterricht in der Schule brauchbar gemacht werden kann. Außer den Textzügen sind 64 Photos auf geforderten Tafeln beigegeben, die bei knapper Beschriftung befriedigen.

Fr. Kneriem

104. „Geomechanik.“ Entwurf zu einer Physik der Erdgeschichte von Prof. Dr. Gerhard Kirich (158 S. m. 43 Abb.; Leipzig 1938, J. A. Barth; RM. 14.80). Das Buch ist dem Gedächtnis Alfred Wegeners gewidmet. In dieser Widmung liegt bereits die Arbeitsrichtung des Wertes klar gezeichnet vor. Der Weg zur Lösung der geomechanischen Hauptfragen nach den Ursachen der Gebirgsbildung, der Kontinent- und Polwanderungen sowie der Eiszeitenalter ist nach Ansicht des Verfassers grundsätzlich gefunden. Der Verfasser will einen Beitrag zur quantitativen Untermauerung der Strömungen in und besonders unter der Erdkruste liefern. Von einem Satz Wegeners ausgehend, umreißt er kurz die Problem- und Aufgabenstellung des Buches: „Untersuchung der in einem Himmelskörper von der Ausdehnung unserer Planeten zu erwartenden physikalischen Vorgänge“ (S. 1). Die Untersuchungen gliedern sich in drei Abschnitte: 1. Über das Erdinnere (S. 5—34), 2. Qualitative Geomechanik der oberflächennahen Vorgänge (S. 34—72) und 3. Quantitative Geomechanik (S. 72

bis 139), in der orogene Kraft, der Mechanismus der Polwanderungen, Wärmewirtschaft der Erde und die Eiszeiten, Magmatismen, Kontinentalverschiebungen und fließende Bewegungen im festen Sima untersucht werden. In einem Anhang Sonne, Mond und Sterne (S. 140—45) wird der Frage nachgegangen, wann auch in anderen Himmelskörpern Vorgänge von grundsätzlich gleicher Art wie bei der Erde vorkommen mögen. Hingewiesen sei auch auf die Zusammenfassung der Ergebnisse und das Schlusswort (S. 145—49). Ein Namen- und Sachverzeichnis sind beigegeben. Das Studium des Wertes erfordert gründliche physikalische Kenntnisse — der Verfasser ist Physiker. Die Leser des Buches werden auf das Heft 1/2 der Geologischen Rundschau 1939 hingewiesen, das unter der Sammelüberschrift „Atlantis“ eine große Anzahl von Beiträgen von Geologen, Geographen zu der Frage der Wegenerschen Hypothese bringt.

Fr. Kneriem

105. „Phänologische Mitteilungen“ von E. Zhe (Zg. 1937, der ganzen Reihe 55. Jg., 40 S.; Darmstadt 1938, Selbstverl. d. Verf.). Der neue Jahrgang bringt in gewohnter Weise zunächst die phänologischen Beobachtungen für 1937, daran schließt sich eine Übersicht über die neue phänologische Literatur; den Abschluß bildet ein wertvoller Aufsatz zur Phänologie der Buche in Deutschland. Es wird festgestellt, daß in Deutschland durchschnittlich, d. h. im Mittel vieler Jahre, der Blattaussbruch der Buche gleich nach der Mitte April anfängt, und zwar in den frühlingfrühesten Gebieten. Bis zum Ablauf des ersten Drittels Mai ist in ganz Deutschland Buchenlaub zu finden. Das volle Ergrünen des Buchenlaubes fällt ungefähr in die Mitte des Frühlings. Der Buchwald verfärbt sich durchschnittlich zuerst gegen Ende des ersten Drittels Oktober, und zwar im Nordosten Deutschlands und in Höhenlagen; zuletzt in der zweiten Hälfte Oktober, und zwar wesentlich im Gebiet der Oberbairischen Tiefebene und deren niederen Gebirgsrändern. — Der vorliegende 55. Jahrgang 1937 ist der 46., den der Verfasser selbst bearbeitet hat.

H. Paad

106. „Des Claudios Ptolemaios Einführung in die darstellende Erdkunde.“ Tl. 1: Theorie und Grundlagen der darstellenden Erdkunde (*Γεωγραφική ὀψιφυλλοῦ* I und II Vorwort). Ins Deutsche übertragen u. mit Erläuterungen versehen von Hans v. Wjil. Unter Mitarb. von Friedrich Hopfner (Motho, Bd. 5, 109 S. m. 13 Abb.; Wien 1938, Gerold; DM. 8.—). Mit Recht betont der Übersetzer, daß Ptolemäus trotz aller Mängel seiner Karten unser Altmeister in der Kartenwissenschaft bleibt. Er hat durch seine das Wesen der Kartographie durchaus treffende Auffassung von den Grundzügen, auf denen sie aufgebaut ist, die Kartenlogik erst geschaffen und hat damit der Kartographie nicht nur bis in die Gegenwart, sondern wahrscheinlich auch noch für die weitere Zukunft das Gepräge gegeben. Auf ihn geht die mathematische Basis unserer Karten (das Gradnetz), die Projektionslehre, die Nordorientierung und die kartographische Zeichensprache unmittelbar zurück. Durch ihre Methode und durch das von ihr gebrachte topographische Material ist seine „Darstellende Erdkunde“ die Spitzenleistung des Altertums auf dem Gebiete der Kartenwissenschaft, nicht anders wie Strabons „Geographie“ den gleichen Rang auf dem Gebiete der beschreibenden Erdkunde für sich in Anspruch nimmt. Da die bisherigen Übertragungen antweder unzulänglich, wie die französische von Palma, oder zu kostspielig, wie die englische von E. L. Stevenson, oder veraltet sind, wie die von Th. Schöne, scheint eine neue Übersetzung der „Darstellenden Erdkunde“ und

insbesondere des ersten Buches, wie sie hier vorgelegt wird, in jeder Hinsicht gerechtfertigt. H. Paad

Europa

107. „Das östliche Mitteleuropa als Verkehrsraum“ von Prof. Dr. Walter Geisler (Zur Wirtschaftsgeographie d. Dt. Ostens, Bd. 15, 73 S. m. 2 K.; Berlin 1938, Volk u. Reich Berl.; RM. 4.80). Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Fragen des östlichen Mitteleuropas Ostdeutschland aufs engste betreffen, schon deshalb, weil ja weite Gebiete dieses östlichen Mitteleuropas deutscher Volks- und Kulturboden sind. Das Werk gliedert sich in drei Hauptabschnitte: 1. Die Staaten als Raum- und Wirtschaftsorganismen (S. 9—25); hier finden wir Betrachtungen über die geopolitische Wertung der Kulturlandschaft, Mitteleuropa als überstaatlicher Großwirtschaftsraum und die geopolitische Lage im östlichen Mitteleuropa. 2. Die Gliederung des Raumes (S. 26—45) mit Abschnitten über den Grenzraum gegen Osteuropa, Polen, die Mährische Pforte, das Wiener Becken, den Donaauraum und die Ströme in ihrem Einfluß auf den Verkehr. 3. Die Hauptverkehrslinien im östlichen Mitteleuropa (S. 46—64), in dem zunächst mit einem allgemeinen Überblick Besonderheiten der Eisenbahndichte mitgeteilt werden, dann Ostdeutschlands Verbindungen mit den angrenzenden Staaten eingehend dargestellt werden; als wichtigstes Ergebnis ist hier festzustellen, daß der deutsche Osten jetzt viel weniger stark mit Jügen befahren wird als vor dem Kriege. Eine knappe Betrachtung der Verkehrslinien außerhalb der Reichsgrenzen bildet den Schluß dieses letzten Hauptabschnittes, dem 2 Karten im Text (Eisenbahnlinien des östlichen Mitteleuropas und Eisenbahndichte in Europa) außer den beiden Hauptarten, die die D- und Gitzuglinien 1914 und 1932 enthalten, beigegeben sind. In dem Schlußabschnitt werden noch einmal die Aufgaben der Gegenwart (S. 65—73) aus dem Ergebnis herausgestellt: 1. Der Sammelpunkt aller Linien nicht nur Osteuropas, sondern Europas ist Berlin, 2. Schlesien kann und muß aus einem Endland ein Brückenland nach dem Südosten werden (noch mehr nach der Heimkehr der Ostmark und des Sudetengauges!), 3. Ostpreußen fällt eine ähnliche Aufgabe gegenüber dem Baltikum und dem Nordosten zu, 4. Eisenbahnen, Wasser- und Autostraßen haben bei der Verkehrserschließung des östlichen Mitteleuropas besondere Aufgaben zu erfüllen, die aber ohne Deutschland nicht möglich sind. „Polnischer Korridor“ auf S. 57 ist ein Schönheitsfehler! Fr. Knieriem

108. „Die Küste der englischen Schichtstufenlandschaft.“ Eine geomorphologische Studie von Hildegard Bödler (Nova Acta Leopoldina, N. F., Bd. 5, Nr. 28, S. 143—216 m. 28 Abb., 8 Bild- u. 8 Kartentaf.; Halle [Saale] 1937, Deutsche Akademie d. Naturforscher; RM. 12.50). Verfasserin behandelt in dieser eingehenden Untersuchung die Voraussetzungen, denen die Gestalt der englischen Süd- und Ostküste von Ermouth bis zur Mündung des Tees zuzuschreiben ist: Geologie, Klima und Meeresbewegungen. Sie kann ihre Feststellungen dahin zusammenfassen, daß die Küstenmorphologie der englischen Schichtstufenlandschaft in erster Linie vom geologischen Bau bestimmt wird, auch von den Hebungen zwischen Tertiär und Frühneolithikum und der Senkung im Spätneolithikum. Klima und Meeresbewegungen haben nur die geologischen Grundformen modifiziert. Deshalb erfolgt auch eine systematische Einteilung vor allem nach geologischen Gesichtspunkten (mesozoische Gebiete einerseits, tertiäre und diluviale andererseits). Über dieses Ergebnis hinaus erhält man aus den Be-

schreibungen der einzelnen Küstenabschnitte ein genaues Bild von den Strandformen und den Lagebeziehungen der Häfen. Ein reichhaltiges Schriftenverzeichnis, Höhenstichtenkarten und kennzeichnende Abbildungen sind beigegeben. Richard Pfalz

Deutschland

109. „Deutschland.“ Mensch, Landschaft, Kultur, Wirtschaft des größeren Reiches, hrsg. von Ewald Banje (340 S. m. 9 Kartentf. u. 55 Abb.; Leipzig 1938, F. Brandstetter; geb. RM. 5.75). Dieses neue Buch von Banje ist ein hohes Lied auf Deutschland und den deutschen Menschen. In seiner einprägsamen und anschaulichen Art, oft auch mit eigenwilligen Wortbildungen beschreibt er aber nicht nur die Stärken, sondern auch die Schwächen seines Volkes, in dessen Seele „noch viel unbekanntes Land liegt, man braucht nicht nach dem dunklen Erdbteil zu reisen, um Dunkelheiten aufzuhellen“. Aber eins steht fest, „das deutsche Volk steht für jeden Deutschen über allen anderen Völkern — wer dessen nicht im tiefsten Herzen überzeugt ist, der ist kein guter Deutscher“. Gewissermaßen als Einstimmung stellt der Verfasser seinem Werk, das Gesamtdeutschland nicht in Einzelheiten darbiehen will, sondern vielmehr in seiner Ordnung und seiner Haltung zum Ganzen, einen knappen Abschnitt voraus: Raum und Idee von Deutschland, in der die Mittel-lage, die Leistungsfähigkeit, die Tragik des deutschen Volkschicksals, Name und Ausdehnung Deutschlands kurz gekennzeichnet werden. Und dann folgen entsprechend dem Untertitel die Großabschnitte: 1. Der deutsche Mensch (S. 9—89), in dem von Rasse, Stamm und Charakter, von den großen Männern und der politischen Entwicklung Deutschlands gehandelt wird. An einer Stelle sagt der Verfasser: „Dieses Volk erst hat dem Raum seinen tieferen Sinn gegeben, hat ihn zum deutschen Lande erhoben“, damit wird dem Menschen das Primat in der Betrachtung verliehen. Daß selbstverständlich auch der Raum am Menschen formt, zeigt sich in den Abschnitten des zweiten Großabschnittes „Die deutsche Landschaft“ mit seinen Unterabschnitten Raum und Form, Die Landschaft (S. 90 bis 135). Hier und in den Abschnitten „Dorf und Stadt in Deutschland“ (S. 136—52) und „Die deutsche Kultur“ (S. 153—80), wozu auch die Wirtschaftskultur gehört, finden wir die ausgeglichene Abschnitte des ganzen Buches, abgesehen von zwei besonderen Abschnitten „Wilder aus dem Leben des deutschen Volkes“ (S. 181—246) und „Von Landschaft und Heimat“ (S. 247—340), in denen B. außer sich noch andere — es sind Dichter, Geographen und Denker aus verschiedenen Zeiten — zu uns sprechen läßt. Er nennt sie bewußt „Mitarbeiter“ und führt sie in einem gesonderten Verzeichnis auf. Und dann sind in diesem Buch noch die Abbildungen auf besonderen Einschalttafeln, alle gut ausgewählt, stark auf Stimmung eingestellt und gut wiedergegeben. Die beigegebenen Kartenskizzen, zum Teil im Text, zum Teil als Sonderarten beigelegt, geben wertvolles Sachwissen wieder, wie z. B. ältere und neuere Reichsgrenzen, Landverluste im Westen, bäuerliche Haus- und Dorfformen, Lagerstätten und Industrien, deutscher Volksboden und seine Stämme, Formenschatz des deutschen Bodens und Rassenkarte; in bezug auf Einzelheiten kann man hier und da anderer Meinung sein, so z. B. bei den majurischen und wasserpolnischen Einschlägen u. a. Fr. Knieriem

110. „Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Waljischang und Robbenslag vom 17. bis 19. Jahrhundert“ von Wanda Dejan (316 S. m. 2 Buntdruden, 45 Taf. u. 1 K.; Wladstadt 1937,

J. J. Augustin; geb. KM. 12.—). Ein besonders schönes, mit außerordentlicher Hingabe und Liebe geschriebenes und ausgestattetes Buch, das die Verfasserin „in tiefer Ehrfurcht vor den Kräften, die in allem Geschehen machtvoll wirksam sind“, ihrer Heimatstadt Glückstadt an der Elbe widmet. Die Darstellung gliedert den Stoff in vier Teile: Jagdbeute der Grönlandfahrer — Arktische Fangunternehmungen in Schleswig-Holstein (Hauptteil des Buches, nach Orten gegliedert, wobei Altona, Brunsbüttel, Elmshorn, Flensburg und Glückstadt besonders hervortreten) — Herkunft der Grönlandfahrer-Befahrung — Auswirkungen der Grönlandfahrt. Der überaus reiche, quellenmäßig gut belegte Stoff hat insbesondere kultur- und wirtschaftsgeschichtlichen, aber ebenso auch heimat- und volkskundlichen Wert, und das Buch fesselt in gleicher Weise den, der sich über die Grönlandfahrt unterrichten will, als auch den für Schleswig-Holstein Interessierten. Keine Besprechung wird ganz in der Lage sein, den einzigartigen Hauch, der von den Text- und Bildseiten des Buches auf den Leser ausströmt und ihn gefangen nimmt, wiederzugeben, ob man den „Buchlosen“ um Rat fragt, welcher die vorkommenden Fachausdrücke erläutert, ob man die Bilder der Fangschiffe und ihrer Kommandeure betrachtet oder sich über die Verwendung von Balken auf den Inseln und Marschen Schleswig-Holsteins durch Wort und Bild belehren läßt. Das Buch schließt mit dem „Ausruf“, der knapp und klar feststellt, warum die deutschen Fangunternehmungen eingingen: Weil „es fehlte an Weitsichtigkeit, Einsatzbereitschaft und Gestaltungsvermögen der Unternehmer in der Übergangszeit von der Segel- zur Dampfschiffahrt, von der Hand- zur Kanonenharpune, von den Jagdarunden des Nördlichen Eismeer zu denen der Antarktis“ — und der dann, im Hinblick auf den Wiederbeginn deutschen Walfangs im Herbst 1936, Schleswig-Holsteins Wasserlante ruft zu neuen Walfangunternehmungen!

S. Rüdiger

111. „Die Vollendung des Mittellandkanals“ von Dipl.-Volkswirt **Wilhelm Raabe** (Schriftenreihe d. Zentral-Vereins f. deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin, Jg. 1938, S. 38, 155 S. m. 21 Übers.-Karten; Berlin 1938, Mier u. Glasemann, Abt. Binnenschiffahrtsverl.). Die sehr gründliche Arbeit gliedert sich in drei Hauptabschnitte, von denen der erste und der dritte für uns besonders in Betracht kommen. Der erste gibt die Geschichte der Kanalpläne bis zum Bau des Westflügels bis Hannover und den Kampf um die Linienführung des Reststückes. Wir bewundern den Herzog Julius von Braunschweig, der um 1570 bereits die Bedeutung einer West-Ost-Verbindung erkannte und in seinem Land damit zusammenhängende Wasserwege ausbaute, bis — das Reichskammergericht auf Grund einer Klage des Rats der Stadt Braunschweig ihm alle „Grabenwerks“-Unternehmungen untersagte. Das Ergebnis war schließlich ähnlich wie 1899, als die „Kanalrebell“ den Bau verhinderten, obwohl damals auch das Kriegsministerium energisch für den Kanal eintrat. Gerade das fehlende Zwischenstück ist dann im Kriege sehr entbehrt worden. Interessant sind die Ausführungen über die verschiedenen Pläne und Linien, die auch in ihrer geographischen Eignung und Art besprochen werden. Der zweite Abschnitt behandelt die technischen Fragen, die Kosten und die zufällige Kanalisierung von Saale, Elster usw. Am eingehendsten ist dann der dritte Abschnitt, der die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals untersucht. Hier wird eine Fülle von Material geboten und geschickt verarbeitet, um die

Fragen von allen Seiten zu beleuchten. Dabei werden auch die geographischen Grundlagen mit herangezogen und räumlich der Einfluß des Mittellandkanals auch für Lübeck und die Ostsee sowie für die Ober mit erfaßt. Ebenso wird das Verhältnis zur Schiene und zum Kraftwagen und die Bedeutung des Kanals für den Vierjahresplan betrachtet. Zahlreiche Karten und Skizzen ergänzen den Text. Nur das ganz unzulängliche Schriftenverzeichnis ist ein Mangel der sonst vorzüglichen Arbeit. R. Lütgens

112. „Die bäuerliche Siedlung des Ravensberger Landes bis 1770“ von **Hans Niepenhanßen** (Arbeiten d. Geogr. Kommission im Provinzialinstitut f. Westf. Landes- u. Volkskunde 1, 140 S. m. 29 Fig. u. 4 K.; Münster i. W. 1938, Univ.-Buchh. F. Coppenrath; RM. 7.50). Das Ries-Böfleh-Gebiet Ravensbergs ist gekennzeichnet durch äußerst starke „Verflechtung“, d. h. durch eine Aufteilung der an sich ruhigen Bodenwellen in Riedel und kastenartige Täler. Diese Riedel sind die Anfahrflächen der bäuerlichen Siedlung in historischer Zeit. Verfasser nimmt für die Urlandschaft eine durchgängige Waldbedeckung an, in der die prähistorische Siedlung inselartig verstreut lag. Für die historische Zeit werden drei Hauptsiedlungsphasen unterschieden. 1. Die altfriesische Siedlung. Ihre Grundlage ist der „Esch“, der die „Sieffluren“, das sind die Riedel zwischen den Sieken, einnimmt. An seinem Fuße lag das Dorf der Altbauern, meist fünf bis sieben Erbenhöfe. Die Lagermöglichkeiten von Esch und Eschdorf sind in treffenden Beispielen mit Skizzen erörtert. Dorf und Esch liegen inselartig in der „Mark“ (Wald und Heide), die genossenschaftlich zur Hude, Holz- und Flaggelieferung genutzt wird. Die umstrittene Frage des Ravensberger Einzelhofes wird dahingehend entschieden, daß Einzelhöfe nur dort vorkamen, wo die Sieffluren zu klein für die Anlage eines Dorfes sind, z. B. im Döningborland. Hier findet sich „Einzelesch und Einzelhof“. Ein großer Teil der Einzelhöfe wird aber auf Grund ihrer Namen als Reste von Ausiedlungen angesprochen. Echte Einzelhöfe hat Ravensberg nur im Keuperbergland. Sie entstammen der zweiten Siedlungsperiode, dem Mittelalter. Jetzt erweitert sich die Siedlung mit Kampflur und Kotten auf Kosten der Mark. Der frühmittelalterliche Erbökter siedelt noch im Bereich des Vorderdorfes, dieses verdichtend. Demzufolge liegen seine Kämpfe in Eschnachbarschaft in der Mark. Der Esch bleibt unangetasteter Privatbesitz der Altbauern. Der spätmittelalterliche Markökter dagegen rodet seine Kämpfe regellos in der Mark und legt dort seinen Kotten als Einzelhof an. Markkämpfe und Markkotten sind die ersten Elemente der heutigen Streusiedlung, gleichzeitig die langsamen Zerstörer der gemeinen Mark und damit des Waldes. Begünstigt wird diese Entwicklung durch die Landesherren, gehemmt durch die Altbauern. 3. Die um 1770 einsetzenden Gemeinheitsteilungen vollenden die Verletzung der Mark. Im Flurbild erscheint als drittes Element die schematische Parallellur. Sie findet sich nur auf ehemaligem Markengrund. Die Streusiedlung wird verstärkt durch die Kotten der Feuerlinge, der gewerblich tätigen Landpächter (Leinenindustrie). Diese ursprünglich im Bereich des Erbenhofes gelegenen Feuerlingkotten werden mit zunehmender Bevölkerungsverdichtung auf die schlechteren Außenschläge der Bauern gelegt. — Der Arbeit ist eine „Historische Karte der Ravensberger Flur“ (1:100000) beigegeben, die eine Zusammenfassung zahlreicher handschriftlicher Eintragungen des Verfassers in Westfälische Blätter darstellt. Auf ihr über-

raucht die starke Ausdehnung von Wald und Heide um 1770 (40 hA) in dem heute fast waldfreien Lande. Dieser Wald stellt den Endzustand des altbäuerlichen Genossenschaftswaldes dar, ehe ihm durch die Markenaufteilung ab 1770 ein schnelles Ende bereitet wurde. Beschleunigt wurde diese Entwicklung durch die schnelle Industrialisierung des platten Landes und die damit einsetzende Siedlungsverdichtung. Als Quellen für diese außerordentlich gründliche und aufschlußreiche Arbeit (es wurden 106 politische Gemeinden untersucht) dienten neben alten Karten und Urkunden vornehmlich Flurformen, -namen und Besitzverhältnisse.
R. Dirksen

113. „Der Wandel der politischen Landkarte des Rhein-Main-Gebietes.“ Grundzüge der geographischen Entwicklung von Dr. Josef Körner (Rhein-Mainische Forschungen, S. 16, 33 S. m. 10 Kia.; Frankfurt a. M. 1936, H. L. Brönnner; RM. 1.20). Das Festchen betrachtet in einer knappen und anschaulichen Anordnung und Sprache das Werden und Vergehen staatlicher Räume im Rhein-Main-Gebiet. Es ist dem Rhein-Main-Gebiet verhaftet geblieben, Ausgangspunkt eines größeren Staates zu werden, obwohl die Raumbedingungen dazu vorhanden waren und sind. Die Ursachen sieht der Verfasser im Mangel einer starken Militär Gewalt, im Ubel der Teilungen und im Fehlen eines starken zielstrebigen politischen Willens in den einzelnen Gebieten. Die militärische und wirtschaftliche Bedeutung ist dem Rhein-Main-Gebiet bis in die Gegenwart geblieben (Mainz; Militärstadt, Frankfurt: Stadt des deutschen Handwerks, Industriestadt, Weltflughafen, Reichsautobahnen). Die beigegebenen Skizzen befriedigen. Fr. Krieterm

114. „Das Hopfenaugegebiet Hallertau als Wirtschaftslandschaft“ von Frieda Fuchs (Arbeiten a. d. Geograph. Inst. d. Techn. Hochschule München, Nr. 1, 136 S. m. 3 K. u. 12 Abb.; Sonderabdruck a. d. Mitt. d. Geograph. Ges. in München, Bd. 30, 1937). Fast zu gleicher Zeit mit der Arbeit von A. Pfeleiderer erschien die vorliegende Arbeit über die Hallertau. So bedauerlich eine derartige Doppelarbeit ist, so ergänzen sich doch beide Arbeiten gut. Die Pfeleiderersche Arbeit geht mehr ins allgemeine, die Fuchsche Darstellung setzt bewußt alle Erscheinungen mit dem Hopfenbau in Beziehung. Im beschreibenden Teil der Fuchschen Arbeit werden bei den Teilen der Wirtschaftslandschaft auch Flurkarten von zwei Dörfern im Maßstab 1:7500 wiedergegeben, die mehrfarbig den Anbau darstellen. Die Arbeitsvorgänge in der Landschaft sind wie bei Pfeleiderer liebevoll erkundet und gut dargestellt. Der erklärende Teil untersucht nicht nur die geschichtliche Entwicklung der einzigartigen Spezialkultur, sondern geht auch stark auf die volkswirtschaftlichen Zusammenhänge ein. Besonders hervorgehoben sei der straffe methodische Aufbau der Arbeit, die eine Dissertation der Münchener Technischen Hochschule ist. Fr. Huttenlocher

115. „Saarpfälzische Abhandlungen zur Landes- und Volksforschung.“ Hrsg. v. H. Emrich, E. Christmann, D. Löhr in Verb. m. dem Saarpfälz. Inst. f. Landes- u. Volksforsch. in Kaiserslautern; Schriftl.: Johannes Postius (2. Bd., 1938, 144 S. m. Abb.; Kaiserslautern 1938, Pfälz. Ges. z. Förderung d. Wissenschaften; RM. 6.50). Es bedeutete ein Wagnis, aber doch eine dringende Notwendigkeit für den Gau Saarpfalz, der jeder Forschungsstätte entbehren muß, einen Mittelpunkt zu schaffen, in dem alle wissenschaftlich tätigen Kräfte gesammelt und unterstützt werden. Daß der eingeschlagene Weg der richtige gewesen ist, zeigen vor-

liegende Abhandlungen. Theodor Steche gelingt es, auf Grund eingehenden Quellenstudiums in seiner Abhandlung „Die Alamannen und die Franken im deutschen Südwesten“ zu neuen Erkenntnissen zu kommen. Nach einer eingehenden Darlegung der Einzelgeschichte beider Stämme schildert er das Zusammentreffen und den Verlauf ihrer Grenze. Seit 375 bildet der untere Neckar die Grenze zwischen Alamannen und fränkischen Franken. Von besonderer Bedeutung ist die Zeit der Merowinger, die zum ersten Male ein überstammliches Königreich der Westgermanen schufen. Die Taufe Chlodowechs ist nicht durch die Alamannenschlacht verursacht. Bis mindestens 737 verläuft die Grenze Alamannen—Franken zwischen Worms und Speyer, die südfränkische Mundart ist ein fränkisch gewordenen Alemannisch. Die -ingen-Namen bezeichnen im wesentlichen alemannisches Siedlungsland, wo sie fehlen, ist fränkisches Gebiet. Eingehend wird die Entwicklung der Namen Franken und Alamannen geschildert. Die Swaben sind nicht die Vorfahren der Alamannen, „Swaben“ = linksrheinisches Vulgärlatein, Alemannen = amtlisches Latein. „Franken“ stellen kein neues Volk dar, war die Sammelbezeichnung für die rechtsrheinischen Brutterer, Chamaver und Friesen. Rembert Ramsauer bringt in „Friedrich Casimir Medicus und die naturwissenschaftlichen Probleme des 18. Jahrhunderts“ das Ringen eines Günstlings des 18. Jahrhunderts um Klarheit und Anerkennung in jener zeitig so regamen Zeit. Zunächst Arzt und dann Naturforscher, Volkswirt, Gründer des Botanischen Gartens in Mannheim, befaßt er sich mit Untersuchungen über die Sexualität der Pflanzen und der Aufstellung eines natürlichen Systems, in ständiger und nicht immer vornehmtem Kampfe gegen Linné, und damit gegen die Dogmen einer international-humanitären Wissenschaft. In pfälzische Auslands-siedlungen führen uns die Ausführungen von Fritz Braun: „Hirschenhof, eine pfälzische Siedlung in Lettland“ und von Franz Stanalica: „Klein-Beschlerer und St. Andreß, zwei saarpfälzische Siedlungen im Banat“, die im wesentlichen Verzeichnisse der Kolonisten darstellen. Eine Arbeit von Ludwig Prinz: „Baum und Strauch in Orts- und Flurnamen des Saarlandes“, bringt nicht nur eine trockene Aufzählung, sondern zeigt auch deutlich die Bedeutung dieser Flurnamen für die Zusammensetzung unserer Wälder sowie die Verteilung von Wald- und Kulturland am Ende der mittelalterlichen Rodungsperiode und die Geschichte des Bodens und seiner Kulturen. Fritz Heeger schließt gewissermaßen den vorwiegend geschichtlichen Band mit einer lebensvollen Zusammenstellung geschichtlicher Vieder des Volkes ab. Diese zeitgebundenen Vieder entstanden in der Hauptache im Anschluß an den Siebenjährigen Krieg, bringen Ausschnitte aus der Franzosenzeit, der 48er Jahre, verkümmern aber mit dem Fortschritt der Heere und Waffen, so daß sie vor dem Weltkrieg nur noch einigen alten Leuten geläufig sind.

Ludwig Spuhler

116. „Die Obstbaulandschaft am Bodensee.“ Ihr Wesen, Werden und ihre Bedingtheit von Hermann Freudenberg (Badische Geograph. Forschungen, S. 18, 64 S. m. 3 Abb. i. Text u. 16 Taf. i. Anh.; Freiburg i. Br. u. Heidelberg 1938, Selbstverl. d. Geograph. Institute; RM. 3.—). Ein Hauptverdienst der vorliegenden Dissertation ist die Tatsache, daß sie die ganze Bodenseelandschaft umfaßt und nicht „an den Reichsgrenzen haltmacht.“ Das Herbeibolen des Zahlenmaterials aus einem halben Duzend verschiedener Ämter und die einheitliche Darbietung dieses

Materials in zahlreichen Karten verdient schon alle Anerkennung. Die Physiognomie des Bodenseegebiets wird, diesseits und jenseits der Grenzen, durch den „Obstbau auf Grasland“ bestimmt. In einem gründlichen, weitumholenden geschichtlichen Teil wird dargetan, daß diese eigenartige, freundliche Wirtschaftslandschaft ein Kind des letzten Jahrhunderts ist. Die durch urkundliche Belege (Traditionen St. Gallens) erwiesene Wirtschaftsweise durch das ganze Mittelalter war der überwiegende Ackerbau in Dreifelderwirtschaft. Der starke Weinbau des Seegebietes hatte auch nur die Bedeutung einer Vorstufe für den Obstbau. Der große wirtschaftliche Umschwung erfolgte erst im Anfang des letzten Jahrhunderts mit dem Übergang zur Stallfütterung und Allmendaufteilung. Die stärkere Graswirtschaft, begünstigt durch die Landesnatur, setzte ein; wobei der Obstbau als Oberkultur in den wärmebegünstigten Seegebieten noch dazukam. Diese Entwicklung war im benachbarten Neckarland recht ähnlich. Die immer schon vorhandenen Obstbäume der Felsflur und Allmende dürfen aber nicht, wie Freudenberg dies tut, als Vorläufer dieses hochentwickelten Obstbaues betrachtet werden. Sie sind, wie dies für das Neckarland von B. Ernst nachgewiesen wurde, vorwiegend Wildobstbäume. Auch die Bedeutung der Verkehrserschließung und der neuzeitliche Übergang vom Mostobst zum Qualitätsobst mit weitem Versand findet seine Würdigung. Im zweiten Teil werden die natürlichen Grundlagen betrachtet, wobei allerdings die Bodenverhältnisse zu kurz kommen. Die klimatischen Abhängigkeiten werden eingehender besprochen, vor allem wird versucht, in Anlehnung an Gams, die Beziehung zwischen Niederschlag und Temperatur zu untersuchen. Die durch tiefe Lage bedingte Wärme zusammen mit den reichen Niederschlägen werden als wichtigster Faktor für die starke Entwicklung der Obstkultur erkannt. Zahlreiche Karten zu allen behandelten Fragen ergänzen die gründliche Arbeit. Für weiter Blick, ihre gute, knappe Darstellung machen sie zu einem ausgezeichneten Beitrag zur modernen Landwirtschaftsgeographie.

J. Huttenlocher

117. „Der geologische Aufbau Österreichs“ von Prof. Dr. Leopold Kober (204 S. m. 20 Abb. u. 1 Taf.; Berlin u. Wien 1938, F. Springer: RM. 12.—). Der Wiener Geologe legt uns eine Geologie der Ostmark vor, die für den Geologen und Geographen nach der Heimkehr der Ostmark nur willkommen sein kann. Das Werkchen enthält das Ergebnis einer Lebensarbeit, „es will organische Synthese sein, allgemeines Gestaltungs- und alpine Gebirgsbildung“. Im ersten Hauptabschnitt „Die Alpen“ (S. 1—156) wird die Geologie des Penninischen Deckensystems — die Penninen — die Metamorphiden —, die ostalpine Deckenmasse — die Austriiden = Zentraliden —, der Flyschzone und der Dinariden eingehend geschildert. Es folgen die Hauptabschnitte über das Molassebecken und die Böhmisches Masse (S. 157—89). In dem nächsten Hauptabschnitt erfahren wir das Wichtigste über die Erdbeben, Schwere und magnetische Anomalien, Bodenschätze und die Bodenforschung (S. 189—96). Alle Abschnitte machen uns vertraut mit dem Gang der Erkenntnis und stellen auch die gegenwärtigen Probleme genügend scharf heraus. Von Abbildungen und Profilen ist bescheiden, aber genügend Gebrauch gemacht worden, das konnte besonders deshalb geschehen, weil auf einer Tafel eine geologisch-tektonische Übersichtskarte der Ostalpen und des Vorlandes in 1:1 Mill. mit 5 Nebentafeln (Profil durch die Ostalpen, Tektonogramm des alpin-variszischen Drogens, Profil der östlichen Alpen, Großgliederung von Alpen und Vorland und Auflösung des variszisch-alpinen

Drogens in seine Großzonen) in kräftiger Schwarzweiß-Darstellung gegeben worden ist; Karte und Nebentafeln sind auf S. 197—204 eingehend erläutert. Es fehlen im Text fast jegliche Hinweise auf das Schrifttum, leider muß man eine stark gefächerte Zusammenfassung des Gesamtschrifttums vermissen. Das müßte in einer neuen Auflage außer einem Sach- und Ortsverzeichnis unbedingt dem Wertchen beigegeben werden.

Jr. Kriერი

118. „55./56. Jahrbuch der Pommerischen Geographischen Gesellschaft, Sitz Greifswald (1937/38)“ (173 S. m. 7 Abb. u. 12 K.; Greifswald 1938, L. Varnberg; RM. 7.50). Der stattliche 55./56. Band des Jahrbuches der Pommerischen Geographischen Gesellschaft enthält zwei geographische Arbeiten aus Pommern, von W. Rowedder: Die Wälder Pommerns in geographischer Betrachtung und von H. Schulze: Landwirtschaftsgeographie der Grundmoränenlandschaft zwischen Prenzlau und Byritz.

Die erstgenannte Arbeit ist nur kurz und behandelt vornehmlich, nach einleitenden Bemerkungen über die Entwicklung des Waldbestandes, die heutige Verteilung der Wälder. Der Anteil der wichtigsten Holzarten ist kreisweise, nach statistischem Material von Hezmer (1928), bezogen auf die Holzbodenfläche sowie auf die Gesamtfläche in Rärten dargestellt. Seit 1790 hat sich der an sich mit 22,8 vH unterdurchschnittliche Waldbestand Pommerns wieder etwas vergrößert, insbesondere hat in allen Gebieten die Kiefer seit der Zeit Friedrichs des Großen große Flächen in Besitz genommen, da sie den größten Ertrag abwarf. Träger der Kiefernwaldungen sind die großen Talsande und Endmoränenfelder sowie die Sande des Haffstaues, während Buchenwald vornehmlich auf schwerstem Lehmboden, der erst spät als Ackerland herangezogen wurde, übrig geblieben ist. Das gleiche gilt von der Eiche. Vorpommern steht in bezug auf die Laubwälder voran. Der Verfasser streift auch die Ansprüche, die die einzelnen Baumarten an den Boden bzw. an das Klima stellen. Insofern wird die kleine Untersuchung nicht unwichtig für die Beurteilung der Wiederverwaltbarkeit in Pommern. Die wirtschaftliche Nutzung der Wälder wird nur angedeutet.

Die zweite Arbeit umfaßt allein fast 150 Seiten, ihr sind zwölf Schwarzweiß-Karten im Anhang beigegeben, die größtenteils den Anbau von einzelnen Feldfrüchten, die Viehzahl gemeinbeweise darstellen. Der Wert der Arbeit liegt vor allen Dingen in dem physiologischen Teil, nachdem in dem ökologischen und statistischen Teil (in Anlehnung an Waibels Methode) die Umweltbedingungen sowie die Verbreitung der Feldfrucht- und Vieharten zur Darstellung gelangt sind. Die Physiologie der Landwirtschaft des untersuchten Gebietes kommt in den 54 verschiedenen Fruchtfolgen zum Ausdruck, die der Verfasser, auf Grund eingehender Erkundigungen bei den Bauern und Behörden, aussondern konnte. Als Ergebnis der örtlichen Bedingungen von Boden, Klima, Verkehrslage, Transportmöglichkeit, Bevölkerungsverhältnissen und wirtschaftlichem Bedürfnis wägt der Verfasser, selbst aus der Landwirtschaft des Gebietes stammend, Vorteile und Nachteile der einzelnen Fruchtfolgen bzw. Wirtschaftssysteme ab. Anhangsweise wird die moderne, freie Fruchtfolge als zwar besonders intensive und anpassungsfähige, aber vorerst noch nicht überall durchführbare Form behandelt. Abschließend verfolgt der Verfasser die Veränderungen, die seit 1928 (dem Stichjahr des zugrunde liegenden Materials) bis 1937 eingetreten sind, und die das Verhältnis Anbau-Viehzucht vielfach verschoben haben bzw. seine

Struktur durch wirtschaftspolitische Maßnahmen oder Änderungen der Anbaumethode umwandeln. Hier einige Ergebnisse: Die Brache ging seitdem um 90 vH zurück, außer Hafer haben alle Getreidesorten an Anbaufläche gewonnen und im Hinblick auf die Versorgung Gesamtdeutschlands einen Endzustand erreicht. Die Zuckerrübenanbaufläche ist nach vorübergehender zwangswieser Einschränkung wieder in Ausdehnung begriffen, liegt aber noch unter der von 1928. Vor allem für den Futtermittelbedarf ist ihre Vergrößerung dringend nötig. Das gleiche gilt von den Futterrüben. Die für die Schweinehaltung wichtige Kartoffelerzeugung hat ihre größte Ausdehnung erreicht, sie muß aber noch stärker intensiviert werden. Der Klee wird zugunsten der Luzerne abgesetzt werden müssen und sich auf kleinere Flächen mit Stalldüngung beschränken müssen. Mais wird jetzt zur Deckung des Eigenbedarfs überall angebaut. Die Viehhaltung ist intensiviert worden, die Milchleistung gesteigert. Literatur ist gegenüber persönlicher Erkundigung und Verarbeitung der Statistiken weniger und zum Teil nicht genau genug verwendet worden, das Literaturverzeichnis am Schluß daher knapp. J. Blüthgen

Asien

119. „Die neue Türkei“ von **Edmund Schöpen** (Weltgeschichte; 150 S. m. 2 R.; Leipzig 1938, W. Goldmann; geb. RM. 2.85). Verfasser unternimmt es, den Aufstieg der neuen Türkei aus den Persönlichkeitswerten Kemal Atatürks und den rassischen und kulturellen Grundlagen des türkischen Volkes heraus zu erklären. Dabei werden interessante Streiflichter auf das kühlberrechnende Wesen und die strategische und diplomatische Begabung Mustafa Kemals, auf die Seele des mongolischen Asiaten oder die frühere Überlagerung einer türkischen Kultur durch persische und arabische Einflüsse geworfen, Parallelen zwischen Atatürk und Dschengis-Khan und Gegensätze zwischen ihm und Enver Bey herausgestellt, auch die letzten Intrigen der Pforte gegen den aufsteigenden Revolutionär gekennzeichnet, die ihm merkwürdigerweise den Weg zur Macht geebnet haben. So lieft sich das Buch zwar nicht leicht, manche Wiederholung könnte weglassen; aber es ist äußerst spannend und kann wegen seines Ideenreichtums auch zur Vertiefung des Unterrichts in der Oberstufe höherer Schulen empfohlen werden.

Richard Falz

120. „Südostasien.“ Ein Kampffeld der Zukunft zwischen Weiß, Rot und Gelb von Dr. **Kurt Wiersbitzky** (Macht u. Erde, H. 10, 70 S. m. 6 Kartenst.; Leipzig 1938, W. G. Teubner; RM. 1.50). Die starke Raumaufgliederung in Südostasien hat es nie zur Bildung einer einheitlichen politischen Macht kommen lassen. Andererseits war die Beherrschung des Durchgangs vom Indischen zum Stillen Ozean, des Seewegs nach Ostasien, seit Eröffnung des Suezkanals zunehmend wichtig geworden, und die natürliche Ausstattung der angrenzenden Länder mit Gewürzen, plantagenfähigem Gelände und Bodenschätzen und klimagewohnten Bewohnern, die als Arbeiter angeworben werden konnten, hatte schon frühzeitig Europäer, Araber und Ostasien in diesen „Lochraum“ gezogen. Die Kolonisation durch weiße Mächte wurde ausschlaggebend für das Schicksal Südostasiens, wobei die katholischen Mächte Spanien und Portugal mit staatlicher Bindung anders vorgingen als die privatwirtschaftlich kolonisierenden protestantischen Holländer. Die politische Entwicklung in Europa wurde dabei bestimmend für die entsprechende Machtentfaltung der weißen Mächte im Kolonisationsgebiet. Der Weltkrieg machte die an sich vorhandenen Selbständig-

keitsbestrebungen der eingeborenen Völkerschaften frei, und der Bolschewismus bemächtigte sich dieser nationalistischen Bestrebungen zur Tarnung seiner eigenen weltrevolutionären Ziele. Der Verfasser, der in einer früheren Arbeit die politische Geographie des Australasiatischen Mittelmeeres untersucht hatte (Erg.-Heft 227 zu Peterm. Mitt., Gotha 1936), weiß im vorliegenden geopolitischen Büchlein dieses Gegeneinander politischer, wirtschaftlicher, volkhafter und weltanschaulicher Strömungen und Kräfte klar und überzeugend auseinanderzusetzen, wobei die physisch-geographischen Grundlagen des Raumes nur mit kurzen Strichen gezeichnet werden.

Wolfgang Panzer

Afrika

121. „Die koloniale Entwicklung des Anglo-Ägyptischen Sudans“ von Dr. **Walter Krämer** (Neue Deutsche Forschungen, Abt. Kolonialwissenschaften, Bd. 1, 240 S. m. R. u. Tab.; Berlin 1938, Junker u. Dünhaupt; RM. 10.50). Die Arbeit ist eine der Monographien über den Kolonisationsvorgang, wie sie über verschiedene Gebiete Afrikas schon früher aus dem Kolonialgeographischen Institut hervorgegangen sind. Im geographischen Teil ist mit Recht den verwidelten Bevölkerungsverhältnissen ein breiterer Raum gewidmet. Die Betrachtung der Kolonisation beginnt mit der ägyptisch-türkischen Periode, deren Wirtschaft durch das Eingreifen der Engländer nicht befeitigt werden konnte, sondern durch die verfrüchte Aufhebung des Sklavenhandels und andere Reformen die Unzufriedenheit vergrößerte, die schließlich im Mahdiaufstand ihre Auslösung fand. Nach der Wiedereroberung begann der systematische koloniale Aufbau, der zuerst die Besitzverhältnisse regeln mußte, die Bewässerung in Angriff nahm, die Bahn zum Roten Meer baute und auf jede Weise das Gebiet zu erschließen begann. Der Weltkrieg zeigte in der gewaltigen Steigerung der Getreide- und Viehausfuhr einerseits, was bisher geleistet war und andererseits, zu welchen Leistungen das Gebiet fähig war. So setzte nach dem Kriege ein großartiger Aufbau ein, der sich besonders der Baumwolle zuwandte, aber auch andere Anbaugüter, vor allem Hirse, förderte. Die Anlage der Staudämme zur Bewässerung der Geseire brachten einen Erfolg im Anbau und eine Umstellung in der Wirtschaft der Eingeborenen. Schwierigkeiten blieben nicht aus, doch sind sie überwunden worden durch Schädlingsbekämpfung, Fruchtwechsel, Sortenauswahl usw. Nach Behandlung der übrigen Anbaugewächse und -gebiete wie auch der Viehzucht wird auf die Frage der Eingeborenen, die Selbstverwaltung, das Mitbesitzrecht Ägyptens am Sudan, den Handel, die Erziehung der Eingeborenen, eingegangen. Gerade durch die vielseitige und ursächliche Verknüpfung aller Probleme, die die Kolonisation des Sudans betreffen, reiht sich diese Arbeit würdig an die übrigen Leipziger Arbeiten an.

J. Klute

Amerika

122. „Land der Wunder und der Schrecken“ von **H. A. Mitchell-Hedges** (240 S. m. 58 Abb.; Berlin 1938, Berl. Scherl; geb. RM. 4.50). Dr. Karl Soll besorgte die Übersetzung des vorliegenden Buches Mitchell-Hedges, dessen spannendes Buch „Kampf mit Riesenfischen“ schon zahlreiche deutsche Freunde gefunden hat. — Vorliegendes Werk behandelt Mittelamerika, sonderbarerweise heute noch eines der am wenigsten erforschten Gebiete des amerikanischen Erdteils, obwohl er zuerst im Zeitalter der Entdeckungen von Europäern betreten wurde.

Die Natur selbst mit ihren undurchbringlichen Urwäldern, den fieberverseuchten Mangrovensümpfen an der atlantischen Küste, dem zerrissenen Gebirgsinneren, der feindlichen Tierwelt sowie das fremdenfeindliche Verhalten der mittelamerikanischen Indianer und die häufig wiederkehrenden Revolutionen in diesen Staaten setzen der Erforschung ungeheure Hindernisse in den Weg. Der Verfasser, den die von der Zivilisation unberührte Landschaft reizt, unternahm es, vor wenigen Jahren mit seiner Begleiterin, Lady Brown, in die noch unerforschten Gebiete Mittelamerikas einzubringen und im besonderen nach den Überresten der versunkenen glanzvollen Mayakultur zu forschen. Die Ergebnisse dieser Expedition sind bedeutend, u. a. entdeckte Mitchell-Hedges die Ruinen einer gewaltigen Stadt, die unzweifelhaft von Mayaindianern bewohnt war. Groß waren die Gefahren, die sich der Expedition entgegenstellten. In frischer, anschaulicher, packender und humorvoller Art erzählt Mitchell-Hedges davon, zwingt den Leser in seinen Bann, spinnt ihn ein in den Zauber der tropischen Welt, fesselt und belehrt ihn. Eine Karte und 58 ausgezeichnete Aufnahmen, die die eigenartigen und zum großen Teil ausgezeichnet erhaltenen Überreste der gewaltigen Bauten und anderer Kulturdokumente der Mayavölker und die Eigenart des mittelamerikanischen Raumes veranschaulichen, vervollständigen die ausgezeichnete Darstellung. Das Buch kann allgemein und im besonderen den Schülerbibliotheken der höheren Schule empfohlen werden.

P. Strumpf

B. NEUE WERKE

123. „Germanischer Grenzkampf in der Ostmark“ von **Eduard Beninger** (123 S. m. 50 R. u. Abb.; Wien 1939, W. Frid; geb. RM. 3.20).
124. „Südsee“ von **Hugo Adolf Bernacki** (168 S. m. 115 Abb. u. 1 R.; Wien 1939 [Ausg. 1938], L. W. Seidel; RM. 5.—).
125. „Entscheidungsjahre in Deutsch-Südwestafrika“ von **Geh. Reg.-Rat Dr. Hugo Blumhagen** (Koloniale Fragen im Dritten Reich; 117 S. m. 35 Abb., 2 Kartensk. u. e. Dokumenten-Anh.; Berlin 1939, D. Reimer; RM. 3.50).
126. „Geologische Jahresberichte.“ Unter Mitw. d. Geolog. Vereinigung u. zahlr. Fachgenossen hrsg. von **Serge von Subnow** (Subnow) (Bd. 1: A. Allgemeine u. historische Geologie. Berichte über d. Jahre 1936 u. 1937; 516 S.; Berlin 1938, Borntraeger; RM. 40.—).
127. „Weißer Kampf.“ Eigene Erlebnisse in Grönland von **Paul Burtelt** (79 S. m. 33 Abb.; Berlin 1938, G. Weise; geb. RM. 3.60).
128. „Das ist unser Schwabenland“ von **Willi Ehmer** (96 S. Abb., 4 Bl. Text, 1 R.; Stuttgart 1938, E. Wahl; RM. 5.50).
129. „Die Kurische Nehrung“ von **Alfred Ehrhardt** (48 S. m. Abb.; Hamburg 1938, S. Ellermann; RM. 2.—).
130. „Lehrbuch der Meteorologie“ von **Hann-Ehring** (5., vollst. neubearb. Aufl.; 8. Aufl.; Leipzig 1938, W. Keller; Subskr.-Pr. RM. 6.60).
131. „Grenzen in ihrer geographischen und politischen Bedeutung“ von **Karl Haaschofer** (2., neubearb. Aufl.; Schriften z. Wehrgeopolitik, Bd. 1, 278 S. m. 89 Sk.; Heidelberg 1939, R. Voimdel; geb. RM. 12.50).
132. „Die Schweiz“ (2) von **Dr. Martin Hürlimann** (Orbis terrarum; 340 S. m. Abb.; Berlin 1938, Atlantis-Verl. Dr. M. Hürlimann; geb. RM. 12.—).



Das Programm der Selbsthilfe ist ein ebenso stolzes wie männliches Programm.

X.5

Adolf Hitler.

Bei der Eröffnungsfeier des VHV. 1938/39.

133. „Irland“ von **Wilhelm Jaspert** (232 S. m. 47 Abb.; Berlin 1938, R. Siegmund; geb. RM. 6.80).
134. „Kletts weltstatistisches Taschenbuch 1938.“ (167 S.; Berlin 1938, Klett; geb. RM. 3.95).
135. „Volkskunde in der Volksschule“ von **Prof. Dr. Emil Lehmann** (Wege z. völk. Schule, Bd. 3, 144 S.; Leipzig 1938, Dürr; RM. 2.70).
136. „Die deutsche Südseefischerei auf Wale im 19. Jahrhundert“ von **Wanda Dejan** (137 S. m. 12 Taf. u. 1 R.; Glückstadt 1939 [Ausg. 1938], F. F. Augustin; geb. RM. 4.80).
137. „Mundart und Siedlung im Gebiet der oberen Saale und des nördlichen Frankenwaldes“ von **Dr. Heinz Rosenkranz** (Arbeiten z. Landes- u. Volksforschg., Bd. 1, 160 S., 45 R.; Jena 1938, G. Fischer; RM. 7.—).
138. „Bayerische Voralpen“ von **Josef Julius Schäg** (Das bayerische Hochland; 2, 40 S. m. Abb.; München 1938, F. Bruckmann; RM. 2.20).
139. „Der Bodensee“ von **Josef Julius Schäg** (Das bayerische Hochland; 5, 40 S. m. Abb.; München 1938, F. Bruckmann; RM. 2.20).
140. „Bayerisches Alpenland“ von **Josef Julius Schäg** (24, 200 S. m. Abb.; München 1939, F. Bruckmann; geb. RM. 12.—).
141. „Kleine Beiträge zur Siedlungsgeographie Schlesiens.“ Jahresbericht für die Jahre 1936 und 1937 (Veröffentlichungen d. Schles. Ges. f. Erdkunde G. V. u. d. Geogr. Inst. d. Univ. Breslau, H. 26; 47, XXXVI S. m. 3 Abb. i. Text u. 90 Abb. auf 48 Taf.; Breslau 1938, Priebatsch; RM. 7.—).
142. „Sudetenland, deutsches Land.“ Hrsg. von **Rudolf Schröder** (40 S. m. 1 R., 26 Bl. Abb.; Berlin 1938, Verl. f. soziale Ethik u. Kunstpflege Dr. F. Dömer; geb. RM. 3.40.—).
143. „Wittgensteiner Heimatbuch.“ Im Auftr. d. nat.-iog. Lehrerbundes hrsg. von **Fritz Pitt** (390 S. m. Abb.; Laasphe i. W. 1938, E. Schmidt; geb. RM. 5.80).
144. „Klima, Wetter, Mensch“ von **E. Brezina** u. a. Hrsg. von **Heinz Woltered** (454 S. m. Abb.; Leipzig 1938, Quelle u. Meber; geb. RM. 18.—).

C. AUS ZEITSCHRIFTEN,

SONDERDRUCKE, DISSERTATIONEN

145. „Der Schwarzwald“ von **M. Irmgard Abele** (Die badische Schule 5 [1938] 14, 407—14).
146. „Mitteilungen aus der Mecklenburgischen Geologischen Landesanstalt.“ Schriftl. Dr. Kurd von **Blow** (S. 47 [= R. F. 12], 100 S. m. Abb., 2 R.; Rostock 1938, Adlers Erben in Komm.; RM. 3.—).
147. „Die Bewegung von Gletschern und Inlandeisz“ von **Erich von Drygalski** (Mitt. d. Geogr. Ges. in Wien 81 [1938] 9/10, 273—83 m. 6 Abb.).
148. „Die Jahresperiode des Niederschlags im Lande Österreich“ von **Abol-**

G. Forster (Mitt. d. Geogr. Ges. in Wien 81 [1938] 9/10, 257—61).

149. „Die Verkehrsverhältnisse im Nahgebiet, ein Versuch verkehrspolit. Raumforschung“ von **Willi Hauke** (93 S., 12 K.; Diss. Gießen 1937).

150. „Die österreichischen Karten 1:25 000 und 1:50 000 im Dienste des Soldaten, des Bergsteigers und des Wissenschaftlers“ von **Robert Lichteneder** (Mitt. d. Geogr. Ges. in Wien 81 [1938] 9/10, 262—73).

151. „Wirtschaft und Siedlung in Dortmund.“ Eine stadtgeographische Studie von **Erich Kohja** (119 S., 3 K.; Diss. Marburg 19—37).

152. „Egerland und Böhmer Wald in volkswirtschaftlicher Sicht“ von **Dr. Fr. H. Schmidt** (Der Deutsche Erzieher, Gauteil Köln-Nachen 5 [1938], 16, 373f.).

153. „Ausdrucksformen bodenständigen Volkstums in der Bayerischen Ostmark“ von **Dr. Fr. Heinz Schmidt** (Der Erzieher in der Bayerischen Ostmark [1938] 16, 323—26 m. 4 Abb.).

154. „Die Bestrahlung der Erde durch die Sonne“ von **Prof. i. R. Dr. Rudolf Spitaler** (Lotos, Bd. 86 [1938] 83—88 m. 1 Fig.).

155. „Die ostpommerschen Wandertone als Zeitmarken und Klimazeugen“ von **Rag Bierke** (34 S.; Diss. Greifswald).

ASTRONOMISCHE MONATSECKE

von **HANS KLAUDER**

MÄRZ 1939

1. Die Sonne

Am 1. bzw. 15. und 31. März um 0^h WZ. beträgt die Länge der Sonne in der Ekliptik: 339° 30,7', 353° 30,7', 9° 23,3'; die Deklination δ : — 8° 0,3', — 2° 34,6', + 3° 43,3'; die Zeitgleichung z : + 12^m 42,4^s, + 9^m 22,5^s, + 4^m 37,5^s; die Sternzeit \odot : 10^h 31,6^m, 11^h 26,8^m, 12^h 29,9^m und der scheinbare Durchmesser: 32' 20,9", 32' 13,8", 32' 5,1". Die Mittagshöhe der Sonne hat folgende Werte (für $\varphi = 50^\circ$): 32^h 4^m am 1., 37^h 2^m am 15. und 44° am 31. Am 21. März um 13^h MEZ. beginnt der Frühling.

2. Der Mond

Vollmond am 5. um 18^h 0^m WZ. im Löwen ($\delta = + 21^\circ$),
Rechtes Viertel am 12. um 21^h 37^m WZ. im Skorpion ($\delta = - 19^\circ$),
Neumond am 21. um 1^h 49^m WZ. i. d. Fischen ($\delta = + 2^\circ$),
Linkes Viertel am 28. um 12^h 16^m WZ. i. d. Zwillingen ($\delta = + 18^\circ$).

Der Mond befindet sich

in **Erdnähe** am 4. um 11^h WZ. (scheinbarer Durchmesser 33' 16,6"),
in **Erdsferne** am 16. um 15^h WZ. (scheinbarer Durchmesser 29' 31,2"),
im **auffsteigenden Knoten** am 9. um 15^h WZ.,
im **absteigenden Knoten** am 24. um 4^h WZ.

3. Die Planeten

Am 17. gelangt **Merkur** in größte östliche Elongation (Sonnenabstand: 18^h 1/2) und geht dann 1^h 1/4 Stunden nach der Sonne unter, zu Monatsbeginn und -ende ist der Planet unsichtbar. Die Sichtbarkeitsdauer der **Venus** als Morgenstern verringert sich von 1^h 1/4 auf 1^h 1/4 Stunden. Ebenfalls am Morgenhimmel ist **Mars** zu finden, wo er um 2^h 1/2 bzw. 2^h im Südosten aufgeht. **Jupiter** erreicht am 6. die Konjunktion mit der Sonne und kann daher im Berichtsmonat nicht beobachtet werden. Im Anfang des Monats ist **Saturn** der einzige Planet, der am Abendhimmel etwa 3^h 1/4 Stunden zu sehen ist. Bis Ende März nimmt seine Sichtbarkeitsdauer um 2^h 1/2 Stunden ab, er geht dann um 19^h 1/4 unter.

4. Der Fixsternhimmel

Um die Monatsmitte kulminieren bei Nachtzeit

folgende Fixsterne zweiter Größe und andere bemerkenswerte Objekte:

Præsepe im Krebs	um 21 ^h	in 60° Höhe
Deucala im Löwen	0 ^h 1/4	55° "
α in den Jagdhunden	1 ^h 1/4	79° "
Binemiatrig i. d. Jungfrau	1 ^h 1/2	51° "
α in der Waage	3 ^h 1/4	24° "
Gamma in der Krone	4 ^h	67° "

(Zeitangaben in wahrer Ortszeit, $\varphi = 50^\circ$). **Ulgolminima**: am 1. um 3,0^h, am 3. um 23,8^h, am 6. um 20,7^h, am 21. um 4,8^h, am 24. um 1,6^h am 26. um 22,4^h und am 29. März um 19,2 MEZ.

Die geographische Breite. — Der Bestimmung der geographischen Koordinaten, Länge und Breite, eines Ortes auf der Erde liegen direkt oder indirekt astronomische Messungen zugrunde. Betrachten wir zunächst die Bestimmung der Breite.

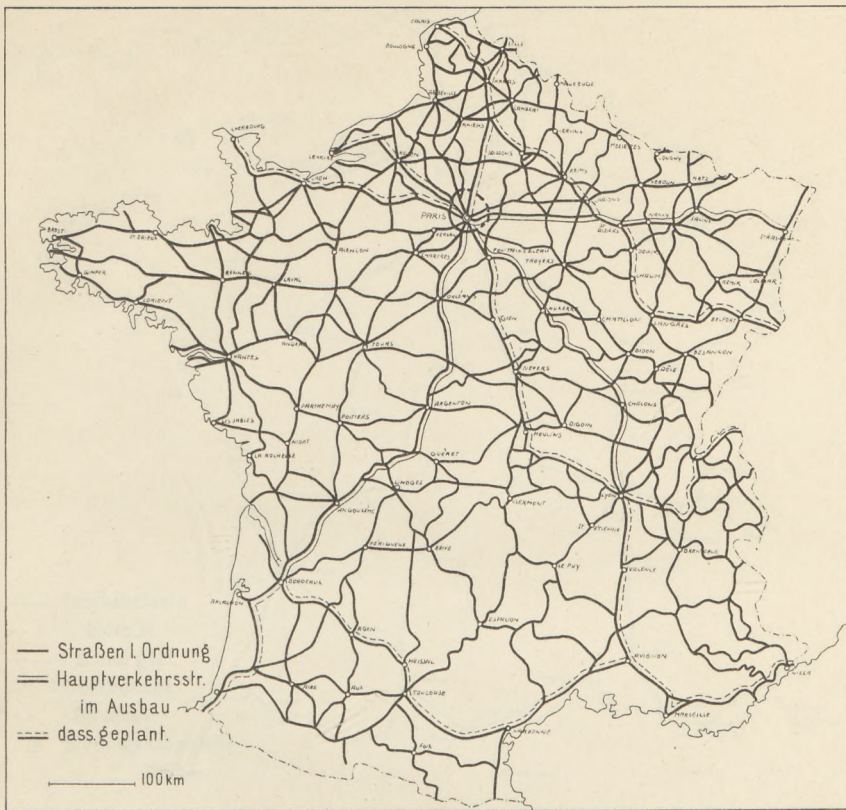
Bewegen wir uns in Gedanken längs eines Meridians, so ändert sich dabei stetig der jeweils sichtbare Teil des Fixsternhimmels. Am Nordpol steht der Polarstern im Zenit und Äquatorsterne, z. B. der Jakobstab im Orion, im Horizont. Am Äquator dagegen steht umgekehrt der Polarstern im Horizont und der Himmelsäquator geht durch das Zenit. An einem Orte der geographischen Breite φ ist die Höhe des Pols und der Winkel zwischen Äquator und Zenit gleich φ , die Höhe des Äquators und der Zenitabstand des Pols gleich $90 - \varphi$. Wir können daher φ bestimmen, wenn wir die Höhe von Gestirnen bekannter Deklination, d. h. bekannten Abstands vom Äquator, während der Kulmination messen, z. B. die Mittagshöhe der Sonne.

Bei der Messung der Höhe des Polarsterns ist zu beachten, daß dieser nicht genau im Pol steht. Um dem bei einer Breitenbestimmung Rechnung zu tragen, hat man Tabellen aufgestellt, die in einfacher Weise aus den gemessenen Werten die wahre Polhöhe φ zu finden gestatten.

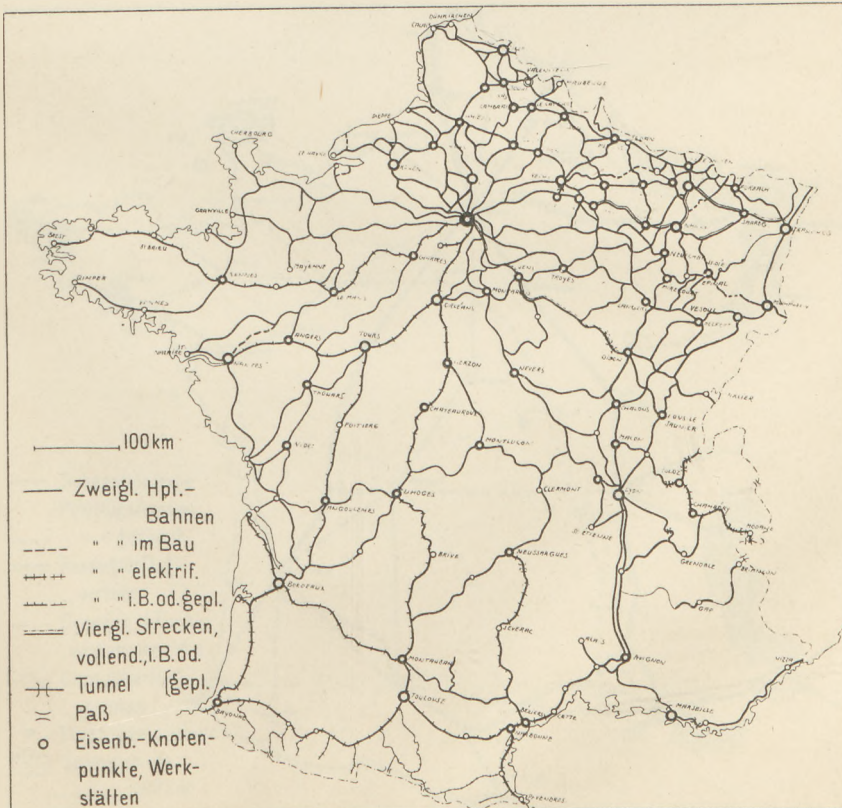
Bei einer weiteren Methode zur Breitenbestimmung beobachtet man Sterne, die für den Beobachtungsort nahe durch das Zenit gehen, für die also ungefähr $\varphi = \delta$ gilt, und mißt die kleinen Zenitabstände solcher Sterne, was sehr genau durchzuführen ist.

Schließlich kann man auch aus Höhenmessungen außerhalb des Meridians die Breite finden. Hierzu muß aber außer der Deklination des Gestirns die Zeit der Beobachtung genau bekannt sein und außerdem ist die Reduktion der Beobachtungen etwas verwickelter.

ZUM AUFSATZ VON A. KÜHN: PARIS

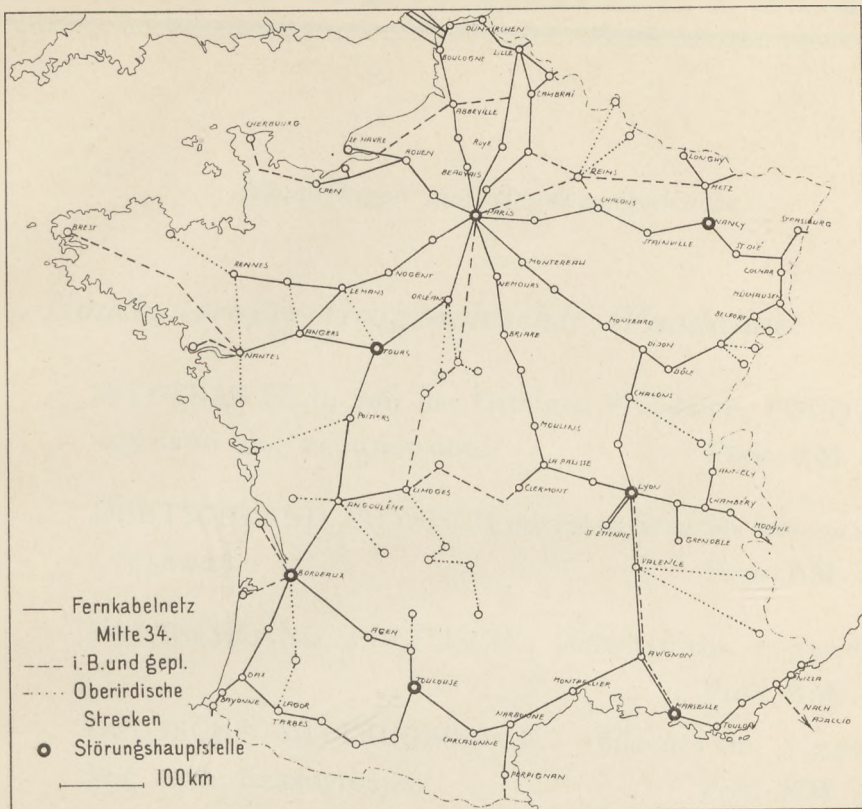


Karte 1. Straßennetz

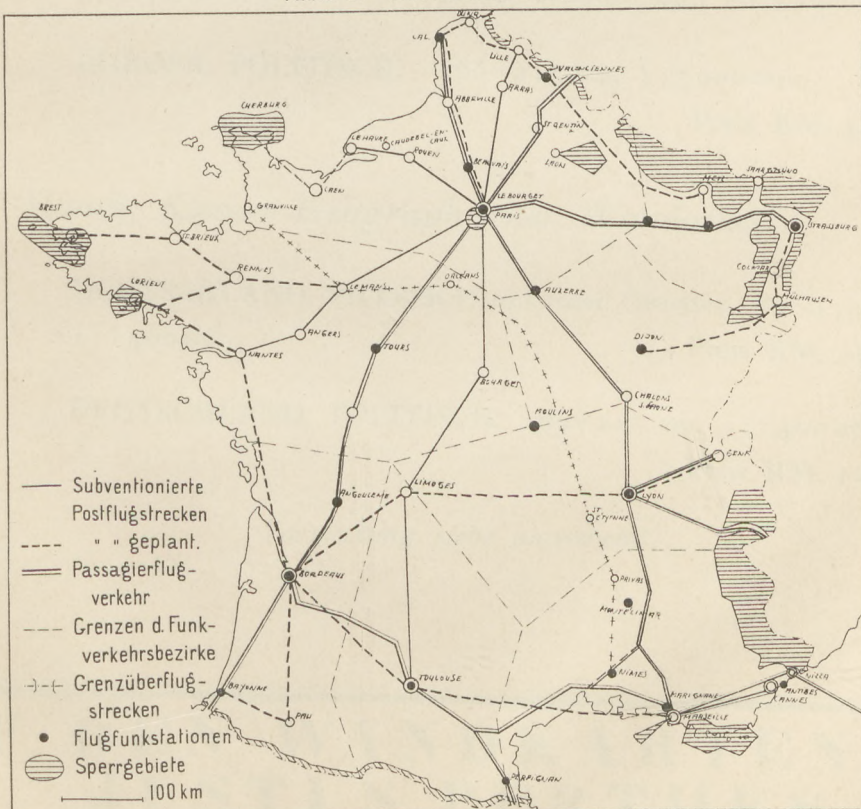


Karte 2. Eisenbahnnetz

ZUM AUFSATZ VON A. KÜHN: PARIS



Karte 3. Nachrichtenverkehr



Karte 4. Flugverkehr

GOTHA: JUSTUS PERTHES

DAS NEUE GROSSDEUTSCHLAND

Neuauflagen und Ergänzungsdrucke:

Haack, Großer Geographischer Wandatlas:

WELTKARTE in van der Grintens Projektion, POLITISCH.
125×220 cm, 1:20 000 000. Preis RM. 36.—

DEUTSCHLAND, PHYSISCH mit roten Grenzen. 210×210 cm,
1:750 000. Preis RM. 45.—

DEUTSCHLAND, POLITISCH. 165×216 cm, 1:750 000.
Preis RM. 45.—

DEUTSCHE MITTELGEBIRGE. 165×225 cm, 1:450 000.
Mit roten Reichsgrenzen. Preis RM. 49.50
Die Karte zeigt u. a. die ganze Ostmark und Sudetenland.

EUROPA, POLITISCH. 165×213 cm, 1:3 000 000.
Preis RM. 45.—

Haack, Kleiner Geographischer Wandatlas:

DEUTSCHLAND, PHYSISCH mit roten Grenzen. 89×113 cm,
1:1 400 000. Preis RM. 12.—

DEUTSCHLAND, POLITISCH. 89×113 cm, 1:1 400 000
Preis RM. 12.—

Fortsetzung siehe umstehend!

AUF DEN WANDKARTEN VON JUSTUS PERTHES

DAS NEUE GROSSDEU

Biblioteka
W. S. P.
w Gdańsku

C-III-509

Haack, Physikalischer Wandatlas:

INDUSTRIE UND GEWERBE MITTELEUROPAS. 214×
234 cm, 1:600 000. (Bearbeitet von Prof. Dr. H. Haack.)
Mit Erläuterungen. Preis RM. 53.—

Haack-Hertzberg, Großer Historischer Wandatlas:

VOM ERSTEN ZUM DRITTEN REICH. 165×225 cm.
(Herausgegeben von Erich F. Berendt.) Mit Textheft.
Preis RM. 42.—

DEUTSCHE LANDSCHAFT UND KULTUR. 165×225 cm.
(Herausgegeben von Erich F. Berendt.) Preis RM. 45.—

GEOPOLITISCHE WELTKARTE. 177×272 cm, 1:16 000 000.
(Bearbeitet von Professor Dr. Max Georg Schmidt.) Mit
Erläuterungen. Preis RM. 53.—

*Die angekündigten Karten liegen zum Teil fertig vor
oder werden in nächster Zeit fertiggestellt.*

*Die Preise verstehen sich für Karten, die auf Stoff mit
Stäben aufgezogen sind. Mit Wachstuchschutz kosten die
Karten je RM. 3.— mehr.*

Alle Preise postfrei

AUF DEN WANDKARTEN VON JUSTUS PERTHES

Druck von Justus Perthes in Gotha