

geringeren Transportkosten lassen eine teure Förderung auch in friedlichen Zeiten gewinnbringend erscheinen. Chromerzvorkommen sind weiter an verschiedenen Stellen der Wilajets Ankara, Konya, Elagzig, Erzerum und Denizli bekannt; sie sind als Staatseigentum erklärt worden, werden aber derzeit noch nicht abgebaut. Im Gebiet von Kütahya—Bursa (Brussa) liegen die Vorkommen von Dagardi, welche 52 bis 53 v. H., ja teilweise 57 v. H. Cr_2O_3 aufweisen. Die Türkei war 1938 an die erste Stelle der Chromerzförderer gerückt; 1939 zeigt mit 191 645 t einen Rückgang; für 1940 und 1941 stehen Zahlen nicht zur Verfügung. Die Stahlerzeugung ist in USA. und in Deutschland wesentlich gestiegen. Deutschland hat 1939 von der türkischen Gesamtausfuhr an Chromerz von 179 794 t 108 576 t abgenommen. Wiederholte englische Bemühungen, Teile oder gar die gesamte türkische Förderung aufzukaufen, können derzeit nicht ernst genommen werden. Die vorstehende knappe Übersicht zeigt, daß die eisenschaffende Industrie im Reiche, die nun über die größten bekannten Vorräte an Eisenerz der Erde verfügt, auch auf sehr große Lagerstätten an Chromerz in dem von ihm beherrschten und befreundeten Raume sich stützen kann. Für die Eisenindustrie der USA. befindet sich der nächste große Chromerzbergbau auf der Insel Kuba, für die in England in Südafrika; die Bezüge der USA. an Chromerz von den Philippinen, welche 1940 mit 155 000 t angegeben werden, haben zu Anfang 1942 aufgehört. Die Lager Rußlands liegen im asiatischen Teil. Hermann L e i t e r.

Versinkende Bäche in der Sattnitz bei Klagenfurt. (Karstformen auf Konglomerat.) Herrn Direktor M. T r u p p e zu Viktring bei Klagenfurt (Vater des berühmten Malers K a r l T r u p p e), als Jäger scharfer Naturbeobachter und gründlicher, auf allen Gebieten der Naturkunde ausgezeichnete Kenner seiner engeren Heimat und damit nicht leicht erreichbares Vorbild ostalpiner Lehrerschaft (Schüler von V. H a r t m a n n, der in Kärntens landeskundlicher Literatur eine Bedeutung hat), verdanke ich folgende Angaben von wohl wenig bekannten Vorkommnissen, die er auf jugendlichen und jagdlichen Streifzügen und durch naturkundliche Betrachtung ermittelt hat.

1. Der Turiawald, Westplateau des Sattnitzzuges, ein dreiseitig von Wänden und Steilabfällen umstelltes, kastellartiges Plateau mit vier Toren, dem Hojotztor (über 880 m) im NO (Weg zwischen Felsmauern mit der Jahreszahl 1809, an Kämpfe daselbst erinnernd), dem St.-Egyden-Tor (etwa 720 m), dann dem Hollenburger Kreuz (auf der O.-A. nicht verzeichnet) in der Mitte der Südseite (etwa 820 m). Im Turiawald, beim westlichen St.-Egyden-Tor, unweit davon im Osten öffnet sich nördlich vom Weg ein Trichter, an dessen Boden ein Schlot in die Tiefe führt, an dem man dem wiederholten Anschlagen der hinabgeworfenen Steine nachhören kann.

2. In der Sattnitz, östlich von der Maria-Rainer-Senke, werden auf dem Hochplateau zwei solcher Vorkommnisse erwähnt. Bei Ober-Töllern (738 m), Dorf nahe der Plateaumitte im S von Klagenfurt, im NO von Maria-Rain, liegt NO vom Ort eine Doline. Am Grunde dieser Doline steht eine Mühle, die Tropper-mühle, deren Bach vom Mühlrad weg in den Boden versinkt.

3. Und das dritte Vorkommnis: Südlich vom vielgenannten „Ebental“ (OSO von Klagenfurt) befindet sich eine jener nahe meridionalen Quermulden, die das Plateau durchschneiden und die, man als frühere Fortsetzung von Karawanken-Quertälern betrachtet. Im Zentrum des Plateaus und in der Mitte des zweiseitig geöffneten Taltorsos liegt die Plateau- und Talsiedlung Semeritsch (712 m) und am Südausgange und nahe dem Rande Gölttschach (646 m). In der Wegmitte

zwischen beiden Orten und mehr als ein Drittel der Strecke einnehmend, findet sich eine versumpfte Wiese (655 m), vielleicht ein früherer Seegrund. Der aus der Gegend von Semeritsch von N her in den Nordteil der Wiese eintretende Bach schlängelt eine Weile und versinkt dann nahe dem Süden unterirdisch.

Die Richtigkeit dieser Angaben wird zum Teil bestätigt durch entsprechende Kleindarstellung auf der O.-A.-Karte.

Von Karren und unterirdischen Höhlengängen abgesehen, sind Karsterscheinungen wie Dolinen, Ponore (Katavothren) und versinkende Bäche auf einem ausschließlichen Konglomeratplateau eine Merkwürdigkeit, die, den Ortsansässigen wohlbekannt, auch allgemeineres Interesse verdient.

Karsterscheinungen außerhalb des Karstes (Kalkes) sind eine Ausnahmserscheinung, auf welche für Salzburger kristallines Gebiet bereits Fugger¹ seinerzeit hingewiesen hatte. Ein zweites Gebiet konnte ich, gleichfalls im Kristallin, feststellen, und zwar in den sehr klüftigen Phylliten des Schleinitzgebietes (in der Schobergruppe, Hohe Tauern), wo unter anderem in einem leer geschütteten kleinen Seebecken eine geschlängelte Trockenrinne am Beckenende an einem Saugloch endet, also im aktiven Zustand zu einem unterirdischen Abfluß führt. Die Stelle ist in meiner Karte der Schleinitzseen in 1 : 5000 (in Petermanns Mitteilungen „Neue Methode der Kartendarstellung“, 1930, auf Tafel 2, in OSO) dargestellt. Das nicht zu seltene dritte Vorkommen im Satnitzzuge liegt in einem anderen Gestein, im (obermiozänen) Konglomerat.

Es besteht die Absicht, bei sich ergebender Gelegenheit einzelne der Vorkommnisse aufzusuchen, und, wenn es sich lohnt, Kärtchen davon zu entwerfen.

Roman L u c e r n a.

Die Entwicklung der Donauschiffahrt im Eisernen Tor. Durch den Krieg ist die Donau infolge Einstellung der Seeschiffahrt zum einzigen Schifffahrtsweg zwischen West- und Südosteuropa geworden. Dementsprechend zeigt das Zahlenbild der Donautransporte im Laufe der letzten Jahre recht bemerkenswerte Verschiebungen. Nach Angaben des stellvertretenden Direktors der Rumänischen Flußschiffahrts-Direktion Steriopol in der „Gazeta Comertului“ betrug der Schiffsverkehr durch das Eiserne Tor im Jahre 1920 rund 428 000 t, stellte sich 1929 auf rund 1 650 000 t, 1939 auf rund 2 500 000 t, darunter 1,05 Mill. t Erdöl. Dem Transport dieser Warenmengen dienten 1920 1840 Schiffe von 792 014 t, 1929 erfolgte er auf 6873 Schiffen von 4 994 071 t, 1939 auf 7866 Schiffen von 5 489 376 t.

Der Anteil einzelner Flaggen an den obigen Gütertransporten stellte sich wie folgt (in Tonnen):

	1920	1929	1939
deutsche Flagge	225 081	511 959	894 577
rumänische Flagge	67 253	190 572	380 224
jugoslawische Flagge	130 980	418 065	345 519
ungarische Flagge	66 061	173 687	286 057
tschechoslowakische Flagge	33 981	122 321	slow. 299 522

Durch die großen Pläne der Verbindung der Donau mit der Nord- und Ostsee steht der Donauschiffahrt durch das Eiserne Tor noch eine weitaus größere Entwicklung bevor.

¹ Eb. Fugger: Die Hochseen, Mitt. d. Geogr. Ges. Wien, 1896, S. 653 ff., worin auch auf die von mancher Seite viel zu wenig beachteten Lösungsmöglichkeiten auch kristalliner Gesteine schon damals mit Nachdruck hingewiesen wird.