

alle, die sich mit diesen Problemen zu befassen wünschen, zu dieser reichhaltigen Liste beglückwünschen.

Aus diesem Anlaß sei noch zu der Liste der durch die 2. Deutsche Nordpolarfahrt 1869/70 gegebenen Ortsnamen in Nordost-Grönland im ersten Aufsatz des Berichterstatters S. 60/61 bemerkt, daß nach freundlicher, brieflicher Mitteilung des Dänischen Geodätischen Instituts bei diesem eine Karte sämtlicher grönländischer Ortsnamen mit Angaben über Herkunft, Bedeutung usw. besteht; für das hier interessierende Gebiet zwischen 76 und 77° N sei eine neue Karte mit vollständigen Ortsnamen in Vorbereitung.

Herrn Prof. F. LOEWE-Melbourne danke ich für den Hinweis auf diese wertvolle Neuerscheinung der Polarliteratur.
J. GEORGI

DIE GRÖSSTE TIEFE DES WELTMEERES

THEODOR STOCHS

Pressemeldungen zufolge sind im Marianen-Graben von dem sowjetrussischen Forschungsschiff „Witjas“ 11 034 m durch das Echolot ermittelt worden. Diese Zahl würde, wenn sie sich bestätigt, die bisher bekannte größte Tiefe des „Challenger II“ v. J. 1951 mit 10 899 m (Echo, beschickt) um 135 m übertreffen. Nach den graphischen Profilen des „Witjas“, die uns vorliegen (UDINZEW [1958] Tafel 78); liegt diese Tiefe auf 11°20,2'N; 142° 11,7'E, also in engster Nachbarschaft der „Challenger“-Tiefen, deren Lage mit 11° 19,0'N, 142° 15,0'E bis 11°20,9'N; 142° 16,0'E angesehen werden (STOCKS [1951], S. 183; GASKELL-SWALLOW-RITCHIE [1954], S. 61), kann aber verständlicherweise nur mit 10 950 m abgelesen werden. Während die Briten die Ergebnisse ihrer „Challenger“-Vermessungen im Jahre 1951 mit allen erforderlichen Angaben der Fachwelt vorlegen (Angaben über das Gerät, seine Technik, seine Fehlerquellen, mit Erläuterungen über die Ortsbestimmung, die Beschickungsmethoden usw.), lassen die vorliegenden sowjetischen Berichte diese zur Prüfung erforderlichen Angaben vermissen; es wird lediglich gesagt, wie die graphischen Profile entworfen werden, daß die Echolotungen beschickt sind und daß die zeichnerische Wiedergabe der Lotergebnisse in den genannten Profilen die angeblich überholte Form der Listen voll ersetzt. Mit welchem Gerät der „Witjas“ gearbeitet hat, ist nicht ersichtlich. Nun muß man nach den bisherigen Erfahrungen selbst bei Angabe der großen Tiefen auf Einer von Metern, was nur Wert hat im Hinblick auf ihre Identifizierbarkeit, die Lotzahlen dieser Größenordnungen mit ± 100 bis 150 m Unsicherheit versehen. Bei Anlegung dieses Maßstabes an die erwähnte „Witjas“-Lotung ist nicht mit Sicherheit zu behaupten, daß sie wirklich die größte Tiefe des Weltmeeres repräsentiert und die „Challenger“-Tiefe dadurch überholt sei, vielmehr läßt sich Endgültiges erst aussagen, wenn die zur Nachprüfung der Zahl erforderlichen Angaben, insbesondere über das Gerät, veröffentlicht sein werden, obwohl zuzugeben ist, daß eine Tiefe von 11 000 m in diesem Teil des Marianen-Grabens durchaus möglich ist.

Schrittum:

- G. W. UDINZEW (1958): Meschdunarodni geographizes kij god 1957/1958; Akad. Nauk S. S. R., Institut Okeanologii, Laboratoria Morskoi Geologic. Moskau.
Th. STOCKS (1951): Die größte bisher bekannte Tiefe des Weltmeeres. DHZ. 4. Hamburg. S. 182.
T. G. GASKELL – J. C. SWALLOW – G. S. RITCHIE (1954): First Notes on the greatest oceanic Soundings and the topography of the Mariana Trench. Deep Sea Research. 1. S. 60.

BEITRÄGE ZUR REGIONALEN VERKEHRS- GEOGRAPHIE DES WESTLICHEN DEUTSCH- LAND IN DEN „DIREKTIONSHEFTEN“ DER ZEITSCHRIFT „DIE BUNDESBAHN“

WERNER RUTZ

Für die verkehrsgeographische Betrachtung des Schienenverkehrs im westlichen Deutschland bietet die Zeitschrift „Die Bundesbahn“ eine Vielzahl für das regionale Verkehrsgeschehen wesentlicher Unterlagen. Für die Geographie ist vieles davon als Propädeutik interessant; darüber hinaus enthält die Zeitschrift aber eine seit dem Jahre 1955 fortgeführte und nunmehr abgeschlossene Aufsatzreihe, in der wesentliche Fragen des Eisenbahnverkehrs schon nach regionalen Gesichtspunkten aufgearbeitet sind. Es handelt sich um Monographien der einzelnen Bundesbahndirektionsbezirke, denen bisher folgende Hefte gewidmet waren:

- BD Hamburg, in: „Die Bundesbahn“, 29. Jg. (1955), Heft 19 (S. 778);
BD Augsburg, in: „Die Bundesbahn“, 29. Jg. (1955), Heft 23 (S. 999);
BD Köln, in: „Die Bundesbahn“, 30. Jg. (1956), Heft 4 (S. 138);
BD München, in: „Die Bundesbahn“, 30. Jg. (1956), Heft 8 (S. 358);
BD Hannover, in: „Die Bundesbahn“, 30. Jg. (1956), Heft 13 (S. 640);
BD Frankfurt, in: „Die Bundesbahn“, 30. Jg. (1956), Heft 19 (S. 974);
BD Stuttgart, in: „Die Bundesbahn“, 30. Jg. (1956), Heft 21 (S. 1098);
BD Mainz, in: „Die Bundesbahn“, 30. Jg. (1956), Heft 22 (S. 1197);
BD Wuppertal, in: „Die Bundesbahn“, 30. Jg. (1956), Heft 23 (S. 1297);
BD Kassel, in: „Die Bundesbahn“, 31. Jg. (1957), Heft 6 (S. 257);
BD Münster, in: „Die Bundesbahn“, 31. Jg. (1957), Heft 11 (S. 627);
BD Karlsruhe, in: „Die Bundesbahn“, 31. Jg. (1957), Heft 15 (S. 985);
BD Nürnberg, in: „Die Bundesbahn“, 31. Jg. (1957), Heft 18 (S. 1323);
BD Regensburg, in: „Die Bundesbahn“, 31. Jg. (1957), Heft 19 (S. 1453);
BD Essen, in: „Die Bundesbahn“, 32. Jg. (1958), Heft 12 (S. 591);
BD Trier, in: „Die Bundesbahn“, 32. Jg. (1958), Heft 20 (S. 1013).