

KURZNACHRICHTEN

EUROPA

ÖSTERREICH

Außenhandel mit Afrika 1958–1959

(Vergleiche Geogr. Inform. Dezember 1959/4 Seite 66).

Wenn Zahlen über den österreichischen Afrikahandel zusammengestellt werden, so darf man nicht vergessen, daß der österr. Außenhandel insgesamt vorwiegend ein Handel mit Europa geblieben ist. 1960 entfielen 82,5% der Gesamteinfuhr und 82,7% der Gesamtausfuhr auf europäische Handelspartner. Dabei stehen die Länder der EWG mit 56% in der Einfuhr und 51% in der Ausfuhr an der Spitze.

Mit der Selbständigkeitserklärung zahlreicher afrikanischer Staaten einerseits und der weiteren Stagnation des Donauhandels bzw. den Spannungen zwischen EWG und EFTA andererseits gewinnt die Ausweitung des Afrikahandels jedoch immer mehr an Bedeutung.

Österr. Gesamtzahlen:

	1957 (Mill. S)	1958 (Mill. S)	1959 (Mill. S)
Einfuhr	29.339	27.875	29.760
Ausfuhr	25.442	23.863	25.161

Davon entfielen auf Afrika:

	1957 (Mill. S)	1958 (Mill. S)	1959 (Mill. S)
Einfuhr	1.210	805	637
Ausfuhr		860	791

Der Import aus Afrika, welcher 1958 etwa 2,9% des österr. Gesamtimportes betrug, hat 1959 einen Rückschlag erlitten, zeigt aber im ganzen rasch steigende Tendenz. Interessant ist, daß alle Staaten 1959 nur ihre Spezialprodukte lieferten, so z. B. Ghana 84% des österr. Kakaobedarfes (von insgesamt 189 Mill. S entfielen 183 Mill. S auf diesen Spezialexport). Ägypten, der Sudan und Brit. Ostafrika liefern vor allem Baumwolle, Nigeria und der Kongo Pflanzenöl, die Südafrikan. Union exportiert nach Österreich vor allem Kupfer, Häute, Schafwolle, Brit. Ostafrika ist nahezu alleiniger Kaffeeexporteur nach Österreich. In den ersten 5 Monaten 1960 zeichnet sich bereits ein starkes Ansteigen der afrikan. Importe ab: Ägypten überschreitet mit fast 96 Mill. S weit die Gesamtsumme von 1958, Tunesien erreicht in diesem Zeitabschnitt 14,1 Mill. S gegenüber 0,4 Mill. S des ganzen Jahres 1959, Algeriens österr. Export beträgt in 5 Monaten 22,8 Mill. S gegenüber 17 Mill. S in allen 12 Monaten 1959.

Einfuhr aus Afrika

	1958 (Mill. S)	1959 (Mill. S)	±
Insgesamt davon	804,7	636,8	
Ägypten	82,3	57,3	–
Tunesien	27,2	0,4	–
Algerien	15,8	17,0	+
Marokko	41,1	45,7	+
Sudan	15,5	17,6	+
Kongo	38,3	42,0	+
Ghana	180,2	189,0	+
Nigeria	27,1	48,1	+
Angola	130,3	50,9	–
Südafrikan. Union	101,8	72,2	–
Brit. Ostafrika	85,4	54,4	–

Die Ausfuhr nach Afrika zeigt bisher kaum die traditionellen österr. Exportgüter Eisen, Stahl, Holz, Maschinen und Kugellager. Hier sind es Gewebe, Papier und Papierwaren, Metallwaren, elektr. Apparate, Aluminium und Stickstoffdünger, welche steigenden Absatz erreichen. Der Export ist ziemlich stabil (etwa 3% der österr. Gesamtausfuhr) und erreicht den gleichen Umfang wie nach Rumänien und der Tschechoslowakei. Ähnlich wie bei der Einfuhr zeigen auch die Exportzahlen der ersten Hälfte 1960 das Ende der Rückläufigkeit an. An erster Stelle stehen die Südafrikan. Union und Ägypten, alle anderen Staaten bleiben von untergeordneter Bedeutung (Ausnahmen bilden 1959 Marokko mit dem Kauf von Möbeln und Fertighäusern oder Angola mit dem Kauf von Schienenfahrzeugen).

Ausfuhr nach Afrika

	1958 (Mill. S)	1959 (Mill. S)	±
Insgesamt davon	860,0	791,0	
Ägypten	173,7	118,0	–
Tunesien	13,5	19,2	+
Algerien	72,3	78,0	+
Marokko	96,0	136,5	+
Sudan	11,9	19,4	+
Kongo	40,2	39,0	–
Ghana	7,0	7,4	+
Nigeria	29,6	31,4	+
Angola	9,0	22,0	+
Südafrikan. Union	243,0	207,0	–
Brit. Ostafrika	36,4	32,8	–

Allgemein ist zu diesen Zahlen zu bemerken, daß sie eigentlich kein völlig richtiges Bild von Aus- und Einfuhrsteigerung oder -Verminderung geben, da die wechselnden Weltmarktpreise in ihrer Auswirkung nicht ersichtlich sind.

Quellen: N. Zürcher Ztg. 17. 8. 1960, 7. 1. 1961; Mitteilung des Statist. Zentralamtes vom 22. Feb. 1961.

Bau der Jauntalbahn.

Mit der Verwirklichung dieser Bahnverbindung zwischen St. Paul im Lavanttal und Bleiburg im Jauntal wird eine seit dem Ende des ersten Weltkrieges aufgerissene Verkehrslücke im Bahnnetz Kärntens geschlossen und damit ein Versprechen der Bundesregierung aus dem Jahre 1920 erfüllt. Vom Verlust des vorher kärntnerischen Mießtales an Jugoslawien durch die neue Grenzziehung von 1919 war vor allem der Bezirk Völkermarkt, insbesondere Bleiburg, betroffen. Aber auch das wirtschaftlich blühende, dicht besiedelte Lavanttal, eines der eigenständigsten Landschaftsteile Kärntens zwischen Kor- und Saualm, mit seinen industriell aufstrebenden Zentren, wie dem Braunkohlenabbau von St. Stephan, dem kalorischen Großkraftwerk von St. Andrä und der größten Zellstoff- und Papierfabrik Kärntens in Frantschach verlor durch diese Grenzziehung seinen südlichen Anschluß an das österr. Bahnnetz.

Nachdem in den Jahren 1868–1873 die sog. erste Diagonallinie von St. Michael über Neumarkt, St. Veit, Villach nach Tarvis bis Pontafel fertiggestellt und damit eine Nord-Süd-Verbindung über Kärnten geschaffen war, begann gleichzeitig der Bau einer Verbindungslinie zwischen dem Südbahnnetz Tirols und Kärntens (1863–1871) von Marburg über Klagenfurt und Villach nach Franzensfeste (die Tauernbahn als 2. Diagonallinie von Westen her wurde erst 1909 eröffnet). Bereits 1879 wurde das Lavanttal mit der Stichbahn Unterdrauburg–Wolfsberg an das Fernverkehrsnetz angeschlossen, aber erst 1900 die nördliche Fortsetzung über den Obdacher Sattel nach Zeltweg ins Murtal eröffnet und damit eine durchgehende N–S-Verbindung geschaffen. Mit dem Ende des ersten Weltkrieges (1919) wurde bereits 19 Jahre nach der Fertigstellung der Bahnverbindung ihre Bedeutung herabgemindert. Wohl erleichterte der großzügige Ausbau der Straßenverbindung Graz–Klagenfurt über den Packsattel und den Griffener Berg die Verkehrssituation im Lavanttal (Wolfsberg–Klagenfurt: etwa 60 km), aber nach wie vor blieb das Jauntal abseits. Außerdem war es unmöglich, den Transport von Massengütern im Straßenverkehr zu bewältigen.

Am 8. Dezember 1959 begann der Bau der eingleisigen Hauptbahn, für welche drei Jahre Bauzeit vorgesehen sind. Die neue Bahnlinie zweigt östlich vom Bahnhof Bleiburg der bestehenden Strecke Franzensfeste–Klagenfurt–Marburg ab, führt dicht am Westrand der Stadt Bleiburg vorbei ziemlich ge-

radlinig über die Schotterflächen des Jaunfeldes nach NO, überschreitet zwischen den Orten Draurain und Ladinig auf einer über 86 m hohen und 428 m langen Brücke die Drau und erreicht zwischen St. Radegund und Eis das Südportal des 1443 m langen Langenberg-Tunnels, an dem die Arbeiten im Feber 1960 begannen. Am Nordausgang des Tunnels wendet sich die Bahntrasse nach Osten und führt auf der südlichen Terrasse des Granitztales nach St. Paul und mündet hier in die bestehende Bahnstrecke Zeltweg–Wolfsberg–Lavamünd–Unterdrauburg ein. Auf der 19,2 km langen Strecke werden vier Haltestellen (Bleiburg Stadt, Aich, Granitztal und St. Paul) und ein Bahnhof (Eis-St. Radegund) eingerichtet. Bereits zum Tunnel- und Brückenbau wurden Kärntner Firmen und Arbeitskräfte mitherangezogen. Die Baukosten werden insgesamt etwa 250 Mill. Schilling betragen, 50 Mill. Schilling wurden aus dem erstmals im Bundesfinanzgesetz 1959 vorgesehenen Fonds für wirtschaftl. Förderung unterentwickelter Gebiete zur Verfügung gestellt.

Im Herbst 1960 konzentrierten sich die Bauarbeiten auf Tunnel und Brücke und damit in Verbindung stehende Unterbauarbeiten. Die Linienführung der Bahntrasse ist von Bleiburg bis zum Tunnel bereits endgültig festgelegt, ebenso im Granitztal; nur die Einbindung in die Strecke Zeltweg–Lavamünd im Ortsbereich von St. Paul ist noch nicht ganz geklärt. Welche Bedeutung dieser Bahnbau für die Bahnverbindung Wolfsberg–Klagenfurt hat, geht aus folgenden Vergleichszahlen hervor: Der „österr.“ Umweg Wolfsberg–Klagenfurt über Obdacher Sattel–Zeltweg–Neumarkter Sattel ist 167 km lang, der „jugoslaw.“ Umweg über Unterdrauburg immer noch 101 km, während die Verbindung über die Jauntalbahn mit 75 km Länge die weitaus kürzeste Linie darstellt.

Quellen: Schreiben der Gen.-Dion. d. ÖBB vom 8. IX. 60; Landeskunde von Kärnten und Osttirol, 2. Auflage (3. Lieferung), 1948/49 (321–22); Wiener Ztg. 27. 11. 1955.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

„Vogelfluglinie“ – Fehmarnsund Brücke

Als im Sommer 1958 von der Deutschen Bundesrepublik und Dänemark die Verwirklichung des Projektes der „Vogelfluglinie“ endgültig beschlossen wurde, kam damit eine seit langem bestehende Planung zum Abschluß. Unter dem Begriff „Vogelfluglinie“ versteht man heute die kürzeste Verkehrsverbindung zwischen Lübeck (bzw. Hamburg) und Kopenhagen über die Inseln Fehmarn, Lolland, Falster und Seeland. Als bereits 1864 die ersten Pläne einer solchen Direktverbindung entstanden, war sie, entsprechend den damaligen Verhältnissen, ausschließlich als Bahnverbindung

gedacht; ein 1910 gegründetes deutsch-dänisches Komitee sollte die Verwirklichung dieser Planungen vorantreiben. Allerdings trat dieses Projekt vorübergehend in den Hintergrund, so lange die ausgebauten Eisenbahn- und Trajektverbindungen das Verkehrsvolumen zwischen den Nordischen Ländern und Mitteleuropa bewältigen konnten, was noch zwischen 1. und 2. Weltkrieg der Fall war.

Die bisherige Verkehrsentwicklung kennzeichnen wohl am besten einige Angaben über die bestehenden Fährverbindungen im dänischen Inselraum: Zur „Überbrückung“ des Öresund zwischen Dänemark und Schweden wurden zwei Eisenbahnfähren geschaffen, 1889 die Strecke Helsingör—Hälsingborg, 1895 Kopenhagen—Malmö. 1903 folgte die Fähr Warnemünde—Gedser und sechs Jahre später (1909) bereits die Eisenbahnfähre Saßnitz—Trelleborg und damit die unmittelbare Verbindung Norddeutschlands mit Schweden. Die Bahnverbindung über Flensburg—Fredericia—Fünen—Seeland nach Kopenhagen wurde bereits in den 30er Jahren durch den Bau der Straßen- und Eisenbahnbrücke über den Kleinen Belt zwischen der Halbinsel Jütland und Fünen beschleunigt. Die Fährverbindung über den Großen Belt zwischen Nyborg und Korsör aber, welche mit 10 Fährschiffen eine Tageskapazität von über 6.300 Kraftfahrzeugen besitzt, reicht heute in den Reiseumaten nicht mehr aus, Pläne zur Untertunnelung oder Überbrückung werden bereits geschaffen. Auch die übrigen erwähnten Fährverbindungen konnten den anwachsenden Verkehr nicht mehr bewältigen, so daß im Sommer 1951 der Fährbetrieb Großenbrode—Gedser aufgenommen wurde. Diese Verbindung wurde in den folgenden Jahren zu der am stärksten frequentierten: Waren es 1954 schon 700.000 Personen und 74.000 Kfz., so stiegen diese Zahlen bereits 1957 auf über 1 Mill. Personen und 106.000 Kfz.; von 1951—1957 wurden darüber hinaus fast 97.000 Güter- und Personenwagen befördert. Fast der gesamte Expresßzugverkehr geht über Großenbrode—Gedser. Der Güterverkehr wird vor allem über Flensburg bzw. Warnemünde—Gedser (100.000 t jährl.) und Saßnitz—Trelleborg (über $\frac{1}{2}$ Mill. t jährlich) geleitet. Diesen steigenden Verkehrsansprüchen (Schätzungen für 1965 sprechen von 2 Mill. Personen und 280.000 Kfz.) ist die verhältnismäßig lange Fährverbindung (69 km) nicht mehr gewachsen.

Den einzigen Ausweg bietet der Bau der „Vogelfluglinie“, eine Entwicklung, welche durch die Teilung Deutschlands noch beschleunigt wurde. Vorarbeiten in dieser Hinsicht wurden von Dänemark bereits 1936 mit der Eröffnung der Storström-Brücke über die Meerenge zwischen Seeland und Falster geleistet. Während des 2. Weltkrieges wurde 1941

die Errichtung einer Fährverbindung über den Fehmarn Belt von Lolland nach Fehmarn beschlossen und bereits Erdarbeiten für die Eisenbahn- und Autostraßenverbindung auf Lolland begonnen, welche aber 1943 eingestellt werden mußten. Mit dem Ausbau der „Vogelfluglinie“ und seinem Kernproblem, der Fehmarnsund Brücke, wird der Bahn- und Straßenverkehr von den heute 69 km Fährweg Großenbrode—Gedser auf nur 18,5 km Fährstrecke zwischen Fehmarn und Lolland verkürzt und damit nahezu 2 Stunden Überfahrt eingespart. Es ist dann vorgesehen, den Personenverkehr von Großenbrode—Gedser völlig auf die neue kürzere Verbindung zu verlegen und darüber hinaus einen Teil des Reiseverkehrs über Flensburg—Fredericia—Korsör zu übernehmen.

Die Planungen waren 1958 abgeschlossen und mit dem Baubeschluß beider Länder im Sommer 1958 konnten die Arbeiten begonnen werden. Auf deutscher Seite handelt es sich um folgende Bauarbeiten: Unabhängig von der alten Bahnlinie Großenbrode—Fehmarnsund—Fähr ist nördl. Großenbrode eine eingleisige Bahnlinie in Bau, welche zur Fehmarnsund Brücke, dem Kernstück des Bauvorhabens, führt. Die Fehmarnsund-Brücke selbst wird die bisherige Fährverbindung (1956 420.000 Personen, 118.000 Kfz. und 12.000 Güterwagen) ersetzen. Die neue Planung folgt dem Zug einer vor dem Krieg geplanten Autobahnbrücke. Von einer Untertunnelung wurde der hohen Kosten wegen, von einem Verbindungsdamm (ähnlich dem Rügendamm) wegen der Strömungsverhältnisse Abstand genommen. Der Vorschlag der „Gutehoffnungshütte“, welcher eine fast 1 km lange kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke vorsah, wurde angenommen, die Bauarbeiten haben bereits 1960 begonnen. Der hier 1,3 km breite Sund wird von der 960 m langen und 18 m breiten Brücke, welche nebeneinander eine eingleisige Bahnlinie und eine doppelspurige Straßendamm besitzt, in 23 m Höhe überspannt, während im N und S Dämme von insges. 600 m Länge als Auffahrtsrampen aufgeschüttet werden. Zwei je 120 m breite Durchfahrten ermöglichen zwischen den 7 Brückenpfeilern den ungehinderten Seeverkehr. Bei einer $2\frac{1}{2}$ - bis 3-jährigen Bauzeit wird mit Kosten von etwa 50 Mill. DM gerechnet. Welche internationale Bedeutung diesem Brückenschlag zukommt, geht aus der Tatsache hervor, daß die „Europastrasse Nr. 4“, die Verbindung von Schweden, über Kopenhagen, Frankfurt, Genf, Barcelona, Madrid nach Portugal, also eine der wichtigsten westeuropäischen N—S-Verbindungen, über die Brücke geführt werden wird. Auf der Insel Fehmarn selbst wird eine nahezu geradlinig nach Norden an den Fehmarnbelt führende Bahnlinie gebaut, während die entspre-

chende Straßenverbindung nicht parallel verläuft, sondern weitgehend dem bereits vorhandenen Straßennetz folgt. Besondere Vorkehrungen wurden für den anschließenden Fährverkehr über den Fehmarn Belt zwischen Fehmarn und Lolland getroffen: Diese Arbeiten konzentrieren sich auf den Bau der beiden neuen Fährhafen-Anlagen in Puttgarden auf Fehmarn und Rödby Havn auf Lolland. Der Schutz des Hafenbeckens von Puttgarden wird durch 2 fast 700 m lange Molen erfolgen, der Bahnhof erhält ausgedehnte Gleisanlagen neben Verwaltungs- und Arbeitsgebäuden. Ähnliche Arbeiten werden im dänischen Hafen Rödby Havn durchgeführt. Der Fährbetrieb auf der nur 18,5 km langen Strecke mit drei Fährschiffen, kann mehr als die doppelte Anzahl Personen und Kfz. befördern, als heute über Großenbrode—Gedser. In Deutschland rechnet man mit insgesamt 200 Mill. DM Baukosten. Daran beteiligt sich die Deutsche Bundesbahn mit 90 Mill. DM, auf den Straßenbau entfallen 40 Mill. DM, etwa 50 Mill. DM kostet der Brückenbau.

Dänemark, das, wie bereits erwähnt, bedeutende Vorarbeiten geleistet hat, rechnet mit 50 Mill. DM Baukosten zur Fertigstellung der teilweise bestehenden Anlagen: Die Bahnverbindung Nyköbing—Rödby Havn ist fertigzustellen; entsprechend der erwarteten Steigerung des Verkehrs wird die Bahnstrecke von der Storströmbrücke bis Nyköbing doppelgleisig ausgebaut werden. Darüber hinaus sind noch Arbeiten zur Fahrbahnbefestigung auf der Autostraße durch Lolland zwischen Rödby Havn und Saksköbing auszuführen und die Straße Saksköbing—Majbölle zur Straße über Buldborg zur Storströmbrücke weiterzuführen. Die Fertigstellung der gesamten Arbeiten zur „Vogelfluglinie“ ist für Mitte 1963 vorgesehen.

Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten muß darauf hingewiesen werden, daß bereits Pläne bestehen, den zweifachen Fährverkehr über den Öresund zwischen Dänemark und Schweden durch feste Verbindungen zu ersetzen; Planungsausschüsse haben bereits im Herbst 1960 getagt. Die Hauptfrage ist nicht wann, sondern wo diese Verbindungen gebaut werden. Entweder soll eine Brückenverbindung von 4 km Länge zwischen Hälisingborg und Helsingör erstellt werden, oder als zweites Projekt eine 55 km lange Verbindung zwischen Malmö und Kopenhagen, mit etwa 850 Mill. DM Baukosten. In beiden Fällen handelt es sich um kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücken. Aber auch zwei getrennte Verbindungen, ein Eisenbahntunnel zwischen Helsingör und Hälisingborg und eine Straßenbrücke zwischen Malmö und Kopenhagen werden in Erwägung gezogen. Auch für den Ersatz des jetzt im Zusammenhang mit der

„Vogelfluglinie“ in Ausbau befindlichen Fährbetriebes über den Fehmarn Belt durch eine Brücke bestehen Pläne, welche einmal verwirklicht werden könnten.

Quellen: Zeitschrift für Wirtschaftsgeogr. 1958/5 (140), 6 (178); Kartogr. Nachrichten 1959/3 (99), 1960/2 (55); Frankfurter Allgem. Ztg. 10. 4. 1958; Neue Zürcher Ztg. 30. 8. 1958, 9. 10. 1960; Autotouring (Wien) 15. 6. 1960.

FINNLAND

Der Saimaa-Kanal

Die finnische Seenplatte hat rund 15.000 km Schifffahrtswege aufzuweisen, dank einer Anzahl weitverzweigter Kanalsysteme zwischen den einzelnen Binnenseen, wie z. B. das Saimaa-System, das eine Fläche von 1460 km² bedient, das Päijänne-System (1065 km²) und das Oulu-See-System (900 km²). Die einzelnen Verbindungskanäle sind kaum länger als 2 km, ergeben aber zusammen mit den Seen immerhin eine schiffbare Strecke von 4320 km, auf der während der letzten Jahre Gütermengen von 3,5 bis nahezu 4 Mill. t befördert wurden; etwa 95% davon entfielen auf Flößholz. Trotzdem hat im Wirtschaftsverkehr Finnlands die Binnenschifffahrt, speziell auf dem Sektor der Holzbeförderung, mehr und mehr an Bedeutung abgenommen und einen Teil ihres Verkehrsvolumens dem Straßentransport abgetreten. Diese Entwicklung hat mehrfache Ursachen: Einmal ist es die Allgemeinerscheinung stets zunehmender Motorisierung, die auch Finnland nicht ausnimmt, zumal der Auto-transport den Vorteil mit sich bringt, daß das Holz vom Ort der Schlägerung direkt zur Verarbeitungsstätte gebracht werden kann, noch dazu während des ganzen Jahres, wogegen die Wasserwege infolge Vereisung mindestens 5 bis 6 Monate lang unbenutzbar sind. Hierzu kommt, daß das größte und geschlossenste Seen- und Kanalsystem seine Verbindung zur Ostsee und damit seine Bedeutung verloren hat. Es handelt sich um das bereits erwähnte Saimaa-System, das eine Länge von 350 km besitzt und in gestreckter Linie von Lappenranta (Villmanstrand) am Südende des Saimaa-Sees bis Iisalmi im Norden (etwa halbwegs zw. Kuopio u. Kajani) reicht. Die Verbindung zur Ostsee wurde durch den sog. Saimaa-Kanal hergestellt, der seit dem Waffenstillstand des Jahres 1944 nicht mehr befahren wird, weil 36 km der etwa 58 km langen Wasserstraße heute auf sowjetischem Gebiet liegen. Denn im Pariser Frieden von 1947 wurde sowohl der ehemals finnische Anteil am Ladogasee an die Sowjetunion abgetreten, als auch der Hauptabfluß des Saimaa-Sees, der über den Vuoksi (und die Imatrafälle) zum Ladogasee entwässert.

Der Saimaa-Kanal wurde in den Jahren 1844–1856 gebaut; er überwindet mit 15 Schleusen einen Höhenunterschied von 76 m und erreicht bei Viipuri, dem heute sowjetischen Vyborg, den Finnischen Meerbusen. Der Kanal ist 2,40 m tief und kann von Schiffen mit einer Länge von 31 m und einer Breite bis zu 7 m passiert werden. Vor dem Zweiten Weltkrieg stieg das Verkehrsvolumen bis auf 950.000 t jährlich an; eine beachtliche Ziffer im Hinblick auf die beschränkte Benützungsdauer. Wenngleich die technischen Einrichtungen möglichst instand gehalten werden, ist dieser einst so wirtschaftliche Verkehrsträger heute ungenutzt.

Daher erfolgte schon 1958 anlässlich eines finnischen Staatsbesuches in Moskau das sowjetische Angebot zum Abschluß eines 50-jährigen Transitabkommens, das Finnland die Benützung des Kanals zusicherte und auf Vysock (Uuras), einer Vyborg vorgelagerten Insel, eine Freihafenzone als Umschlag- und Lagerplatz einräumte. Finnischerseits bestanden gegen das Angebot verschiedene Bedenken: Wegen der Aussichtslosigkeit, die verlorenen Gebiete wiederzuerlangen, wurde der Neubau eines ausschließlich auf finnischem Gebiet verlaufenden Kanals erstlich erwogen. Gleichviel ob der bestehende oder der projektierte Kanal in Betrieb genommen werden sollte, wäre damit die eben erst angelaufene Entwicklung des Straßentransports gefährdet. Außerdem ist die Wiederaufnahme des Kanalverkehrs mit kostspieligen Auslagen für Instandsetzungsarbeiten, Neuschaffung von Schleppern und Ausbau der gesamten Anlage entsprechend den Anforderungen des modernen Verkehrs verbunden. Daher wurde beim neuerlichen finnischen Staatsbesuch im Sept. 1960 in Moskau die Frage des Saimaa-Kanals abermals ausführlich erörtert. Dem Kommuniké zufolge sollen in einem künftigen Pachtvertrag auch die beiderseitigen Uferstreifen einbezogen werden, damit die Möglichkeit eines ungehinderten Ausbaus gewährleistet ist. Nachdem für die Standortwahl der Holzindustrie weniger der Waldreichtum, als vielmehr die Verkehrslage bestimmend ist, wurde auch abgesprochen, im Falle der Wiedereröffnung des Kanals eine große Sägewerksanlage in Ostfinnland zu errichten, die Holz aus der Sowjetunion verarbeiten soll. Wenngleich die Verhandlungen über den gesamten Fragenkomplex beschleunigt wurden, bleibt abzuwarten, ob die einst so wichtige Verkehrsader ihre frühere Bedeutung wiedererlangen wird.

Quellen: Länderlexikon, Weltwirtschaftsarchiv Hamburg, 1955, II. Bd. (180); Zeitschr. f. Wirtschaftsgeogr. 1958/7 (198); Sowj.-finn. Kommuniké, herausg. v. d. Presseabt. d. Botsch. d. UdSSR in Wien, Dez. 1960; N. Zürcher Ztg. 3. 6. 1958.

TSCHECHOSLOWAKEI

Änderung des Staatsnamens und der Verwaltungseinteilung

Mit dem Inkrafttreten der neuen Verfassung am 11. 6. 1960 hat die Tschechoslowakei ihren Namen geändert und führt nun die offizielle Bezeichnung „Tschechoslowakische Sozialistische Republik“ (ČSSR). Diesem Schritt folgte unmittelbar eine Verwaltungsreform, bei der die bisherigen 19 Kreise (Kraje) durch 10 größere Verwaltungseinheiten (Oblasti) ersetzt wurden, um eine bessere Übereinstimmung zwischen administrativen Grenzen und zusammengehörigen Wirtschaftsräumen herzustellen. Die weitere Unterteilung in Bezirke (Okresy) blieb wohl bestehen wurde aber von 270 auf 108 verringert.

In der Slowakei wurden – von kleineren Grenzverschiebungen abgesehen – je zwei der sechs früheren Kreise zu einem neuen Oblast zusammengefaßt: der Westslowakische Oblast (Zentrum: Preßburg/Bratislava) entstand aus den früheren Kreisen Preßburg und Neutra, der Ostslowakische (Zentrum: Kaschau/Košice) aus der Zusammenlegung von Prešov und Kaschau, schließlich der Mittelslowakische (Zentrum: Neusohl/Banská Bystrica) aus der Verschmelzung der ehemaligen Kreise Sillein und Neusohl. Im übrigen Staatsgebiet wurden die Oblaste (u. ihre Verwaltungszentren) auf ähnliche Weise neu festgelegt: der Mittelböhmisches (Prag/Praha), der Südböhmisches (Budweis/Č. Budějovice), der Westböhmisches (Pilsen/Plzeň), der Nordböhmisches (Aussig/Ústí nad Labem) und der Ostböhmisches Oblast (Königrätz/Hradec Králové), ferner der Südmährische (Brünn/Brno) und der Nordmährische Oblast (Ostrau/Ostrava). Prag stellt eine eigene administrative Einheit dar und ist in zehn Stadtbezirke gegliedert. Die Slowakei blieb mit ihren traditionellen Grenzen und ihrem autonomen Status als eigener Verwaltungskörper weiterbestehen, während alle anderen historischen Provinzgrenzen noch weniger als bisher für die neue Verwaltungseinteilung bestimmend waren. Wurde schon in der ersten Republik das ehemalige Herzogtum Schlesien (Hauptstadt Troppau) mit der alten Markgrafschaft Mähren zu einem Landesteil mit begrenzter Sonderverwaltung vereinigt, so kann nunmehr von einem eigenen Status nicht mehr gesprochen werden; auch weicht die Grenze zwischen den mährischen und böhmischen Oblasten mehrmals von der Wasserscheide der Böhmischemährischen Höhe erheblich ab, also von jener Trennungslinie zweier Großlandschaften, die als naturräumliche, wie auch als historische Begriffe geläufig sind. Die Verwaltungsreform bringt außerdem wesentliche Änderungen im Aufgabenbereich der einzelnen Instanzen mit sich, so daß den Natio-

nalausschüssen im Zuge von Dezentralisierungsbestrebungen größere Befugnisse zukommen, die nur von qualifizierten, begrenzt verfügbaren Verwaltungsfachleuten ausgeübt werden können; das erklärt die starke Reduzierung aller administrativen Einheiten bis zur Ortsgemeinde.

Quellen: M. BLAŽEK, Ökonom. Geogr. d. ČSR. Berlin 1959 (Anhang); Länderlexikon, Weltwirtschaftsarchiv Hamburg 1956, Bd. II (418 ff.); Školní zeměpisný atlas světa, Prag 1960 (Beilage); Geografija v škole (Moskau) 1960/2 (82); N. Zürcher Ztg. 16. 12. 59, 19. 4. 60; Wiener Ztg. 12. 6. 60.

Neue Einwohnerzahlen 1960

Die ČSSR hatte Ende Juni 1960 rund 13,650.000 Einwohner, davon entfielen auf Böhmen und Mähren 9,658.000 und auf die Slowakei 3,992.000. Die Hauptstadt Prag besaß zum selben Zeitpunkt 997.500 Einwohner.

Quelle: Im Herzen Europas (Prag), Nov. 1960.

ASIEN

CHINA

Neue Eisenbahnbrücken

Von besonderer Bedeutung für den Ausbau des chinesischen Eisenbahnnetzes (siehe Geogr. Inform. Sept. 1959/3), ist die Ausführung der notwendigen Brückenbauten an den Übergangsstellen der großen Ströme. An die Errichtung der großen Brücke über den Jangtsekiang bei Wuhan reiht sich die Überbrückung des Hoangho bei Lanchow zur Fortführung der Bahnlinsen in Richtung Hsining, Paotow und nach der Provinz Sinkiang.

Der letzte Bericht, der in diesem Zusammenhang vorlag, handelte von der am 10. Dez. 1959 erfolgten Fertigstellung der Brücke über den Jangtsekiang unweit oberhalb Chungking, die auf 19 Pfeilern ruht, eine Länge von 820 m aufweist und in einer beträchtlichen Höhe den Fluß überspannt. Nunmehr liegt die Meldung von der Vollendung der neuen Brücke über den Hoangho bei Chengchow vor, die rund 3 km lang und damit die längste Brücke Chinas ist. Sie trägt das Doppelgeleise der Strecke Peking—Wuhan—Canton, der Hauptverkehrsader Chinas in nordsüdlicher Richtung. Die hier bereits vor 55 Jahren von französischen und belgischen Gesellschaften errichtete Brücke trug nur ein Geleise und mußte schon in der Zeit vor der Errichtung der Volksrepublik China verschiedene Male repariert werden. Längere Züge konnten sie nur geteilt passieren, sodaß sich schließlich Verkehrsstockungen ergaben. Der Bau der neuen Brücke, die nicht weniger als 72 Pfeiler

aufweist, wurde im Mai 1958 begonnen und innerhalb von 2 Jahren fertiggestellt, sodaß sie bereits im April 1960 eröffnet werden konnte. Sie stellt schon wegen der aufgetretenen geologischen und hydrologischen Schwierigkeiten eine beachtliche Leistung auf dem Gebiet des Brückenbaues dar.

Quellen: China Reconstructs 1955/10, 1960/2, 1960/8 (33); Peoples China 1956/12; Presse d. S.U. 16. 12. 1959; Frankf. Allgem. Ztg. 25. 11. 1958.

IRAK

Samarra-Damm — Wadi Tharthar

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg beschäftigte sich die Planung damit, die Hochwasser des Tigris unschädlich zu machen, wobei es zur Ausarbeitung des Wadi-Tharthar-Projektes kam, dessen Finanzierung die Weltbank in den Jahren 1946—48 ernstlich erwogen hatte. Nach der verhältnismäßig kurzen Bauzeit von drei Jahren konnten die Arbeiten im Jahre 1956 abgeschlossen werden. Das Projekt früher in Angriff zu nehmen war nicht möglich, weil erst 1953 vom irakischen Staat genügend Mittel aus den sprunghaft angestiegenen Erdöleinnahmen zur Verfügung gestellt werden konnten. Im Jahre 1950 wurden 6,5 Mill. t, drei Jahre später aber bereits 27,7 Mill. t Erdöl gefördert. Um ein richtiges Bild zu erhalten, muß in Betracht gezogen werden, daß der auf das Vierfache gestiegenen Produktion eine Vermehrung der Staatseinnahmen auf nahezu das Zehnfache gegenübersteht, weil 1952 mit den Ölgesellschaften neue Verträge abgeschlossen wurden, die den Anteil Iraks am Gewinn auf 50% erhöhten. Rund 70% aller Erdöleinnahmen fließen irakischen Entwicklungsvorhaben zu, unter denen das Wadi-Tharthar-Projekt besonderen Vorrang erlangte, vor allem nach der verheerenden Überschwemmungskatastrophe im Frühjahr 1954, bei der Bagdad eine Zeitlang vom Hochwasser völlig eingeschlossen war. Das Kernstück des Projektes ist ein 3 km langer und 12 m hoher Damm, der den Tigris bei Samarra quert und eine Erdbewegung von 3,5 Mill. t erfordert. Das am Samarra-Damm gestaute Hochwasser wird durch einen 64 km langen Abflußkanal in das Auffangbecken des Wadi Tharthar geleitet. Es handelt sich dabei um eine abflußlose Senke in der südl. Dschesira (Al Jazirah), die nach Ablauf von 7 Jahren, also voraussichtlich 1963, vollgefüllt und etwa dreimal so groß wie der Bodensee sein wird. Um die Wasserführung das ganze Jahr über regulieren zu können, sind Wehre im Damm eingebaut; das Projekt sah ferner den Bau eines Kraftwerkes vor, dessen 7 Maschinensätze mit einer installierten Leistung von 100.000 kW die Hauptstadt und einige Industrieanlagen

mit Strom versorgen. Auch Pumpwerke werden mit der so gewonnenen Energie betrieben mit dem fernerem Ziel, das kulturfähige Land um 250.000 ha bewässerter Fläche zu erweitern. In erster Linie kam es aber darauf an, Hochwässerschäden hintanzuhalten, deshalb wurde von der Möglichkeit, einen Hochdamm zu errichten, abgesehen, obwohl eine spätere Nutzung des abgezweigten Flutwassers zwar projektiert aber kaum möglich sein wird, weil der Boden der Thartharsenke mit Salzen durchsetzt ist, die vom Wasser gelöst werden. Auch hätte ein Hochdamm eine zu große Gefahr für Bagdad bedeutet, das nur 100 km stromabwärts liegt.

Funktionell unterscheidet sich das Tharthar-Projekt sehr wesentlich von ähnlichen Anlagen im Niltal (siehe Geogr. Inform. Mai 1959/2, S. 34 und Dez. 1959/4, S. 70), wie überhaupt die Probleme der mesopotamischen Bewässerungswirtschaft anders gelagert und schwieriger zu lösen sind als die Ägyptens. Während im Irak die Ströme in den Monaten April und Mai ihren Höchststand erreichen (infolge der Schneeschmelze und Stauregen in den anatolisch-kurdischen Randgebirgen), überschwemmt die Hochflut des Nil erst im Herbst das ägyptische Tiefland, weil sein Einzugsgebiet in tropischen Breiten, d. h. im Bereich der äquatorialen Sommerregen Äthiopiens und Zentralafrikas liegt. Wenn die Nilhochwässer zurückgehen, haben sie den Boden mit Schlamm gedüngt, worauf im Oktober die Aussaat der Winterkulturen erfolgen kann. Nach der Ernte im Frühjahr wird das Niedrigwasser zur Berieselung der Sommerkulturen herangezogen. Im Irak hingegen ist eine Ausnutzung der Überschwemmung nicht möglich, weil sie im Frühjahr eintritt, auf das in unmittelbarer Folge die Sommerhitze einsetzt. Sie ließe den Boden austrocknen und die Sommerkulturen verdorren. Auch steht fest, daß bei dieser Bewässerungsmethode eine völlige Versalzung der Böden unausbleiblich wäre. Daher sät man im November und berieselt die durch spärliche Winterregen zum Keimen gebrachten Kulturen ab März, also schon vor Beginn der Hochwasserperiode. Die ständige Berieselung erfordert eine kontinuierliche Minimalwasserführung; darum versucht man durch Auffangen und Ableiten der Hochwasserflut eine Zerstörung und Verstopfung der Kanäle des stark verästelten Verteilungssystems zu verhindern. Den Menschen gelang es früher vermutlich schwerer als heute, Hochwasserschäden abzuwenden, weshalb Grund zur Annahme besteht, daß das Bewässerungsnetz stets immer wieder der zerstörenden oder verändernden Wirkung der Fluten, aber auch dem Verfall unterworfen war. Die so entstandene Häufung von Überresten einstiger kulturtechnischer Bauten erweckte den Eindruck,

daß das Zweistromland von Babyloniern und Sumerern mit einem weitaus dichterem Bewässerungssystem ausgestattet und viel intensiver bewirtschaftet wurde als heute. Die neuere Forschung steht dem skeptisch gegenüber, weil auf Grund geographischer Gegebenheiten die Erklärung näherliegt, daß die zahlreichen Relikte verschiedenen, wenn auch knapp aufeinanderfolgenden Epochen angehören.

Im Irak ist das Wadi-Thartar-Projekt nicht das einzige seiner Art. Die Hochwasser des Euphrat werden ebenfalls durch einen Damm zurückgehalten, der bei Ramadi errichtet wurde; das aufgefangene Wasser wird in eine Depression abgeleitet und bildet dort den Habbaniyah-See.

Quellen: H. BOESCH, Der Mittlere Osten. Bern 1959; The Middle East Journal 1958 / Autumn (448); Übersee Rundschau 1955/2 (17); Geogr. Rundschau 1958/12 (455); Zeitschr. f. d. Erdkundeunterr. 1960/1 (5).

SOWJETUNION

Neue Eisenbahnlinien

Im Jahre 1960 wurden mehr als 1000 km neue Bahnstrecken fertiggestellt, darunter der sowjetische Abschnitt jener Transkontinentalverbindung, welche unter der Bezeichnung „Bahn der Freundschaft“ von chinesischer Seite schon bis Urumtschi fertig ausgebaut wurde und weiter gegen die sowjet. Grenze vorgetrieben wird. Der sowjet. Streckenteil ist 312 km lang, zweigt bei Aktogaj von der Turksib-Eisenbahn ab und endet vorläufig an der Dsungarischen Pforte beim sowjet. Grenzbahnhof Družba („Freundschaft“). Die Bahn wurde im Dezember 1960 dem Verkehr übergeben; bei ihrem Bau waren über 4000 Arbeiter beschäftigt und etwa 5 Millionen m³ Erdreich zu bewegen. Der neue Schienenweg wird nach seiner Fertigstellung die Bahnverbindung Moskau—Peking um rund 1000 km (siehe Geogr. Inform. Sept. 1959/3, S. 47) verkürzen und ermöglicht schon jetzt die wirtschaftliche Erschließung entlegener Randgebiete: Südkasachstan auf sowjet., die Dsungarei in der Autonomen Region Sinkiang-Uigur auf chinesis. Seite.

Im selben Zeitraum wurde unter besonders schwierigen klimatischen und geologischen Bedingungen der eisfreie Hafen Pečenga (früher finnisch: Petsamo) der Murmansk-Bahn angeschlossen. Die neue Trasse nimmt von Kola, wenige Kilometer südl. Murmansk, ihren Ausgang, wendet sich zuerst ein kurzes Stück in südwestl. Richtung — dem Lauf der Tuloma folgend — und strebt dann dem nordwestlich gelegenen Pečenga zu, bleibt aber stets etwa 10 km südlich der parallel verlaufenden Straßenverbindung. Erst nach

Erreichen des Fließchens Peçenga folgt die Bahn seinem Tal in genau nördlicher Richtung bis zum gleichnamigen Hafen. Interessanterweise schien dieses Bauvorhaben in den Publikationen zur laufenden Planperiode nicht auf.

Quellen: Atlas mira, Moskau 1959 (65); Sowjetunion heute (Wien) 18. 12. 1960, 8. 1. 1961; Frankf. Allgem. Ztg. 9. 12. 1960.

TÜRKEI

Bau einer türkisch-persischen Bahnverbindung

Seit 1942 führt die Türkei eine staatliche Bahnpolitik durch, welche zielstrebig auf Sicherung der Verteidigung, Verkehrserschließung der Bodenschätze und Ausweitung der Zentralgewalt gerichtet ist. Strategische und wirtschaftliche Gründe waren es, welche dazu führten, daß weitab von gefährdeten Grenzen, Ostanatolien durch drei Bahnbauten erschlossen werden sollte.

Die nördliche Bahnlinie nach Erzurum zweigt bei Cetinkaya von der Querlinie Sivas-Malatya-Adana ab und führt über Divriği, den bedeutendsten Eisenerzabbau, durch das obere Euphrattal über Erzurum und Kars hinaus und erreicht bei Leninakan das sowjet. Bahnnetz. Bereits bestehende russische Schmal- und Breitspurteilstrecken östlich Erzurum haben den Ausbau erleichtert.

Die südlichste ostanatolische Bahnlinie wurde 1935 mit der Strecke Malatya-Ergani (Chrom- und Kupferbergbau)-Diyarbakir am Oberlauf des Tigris, der sog. „Kupferbahn“ eröffnet. Die Fortsetzung der Strecke soll bis Cizre an der syrisch-türkisch-irakischen Dreiländerecke vorstoßen; heute erreicht die fertig gebaute Teilstrecke erst Kurtalan. Die später erschlossenen Erdölfelder von Raman dag verhelfen dieser Bahnfortsetzung, an der bereits eine Raffinerie gebaut wurde, auch zu wirtschaftlicher Bedeutung.

Die Bedeutung der dritten, in Bau befindlichen ostanatolischen W-O-Linie aber geht weit über eigenstaatliche Interessen hinaus. Von Elazig ausgehend, das durch eine Zweigstrecke an die „Kupferbahn“ angeschlossen ist, wird eine Bahnverbindung dem oberen Euphrat folgend, zum Van See gebaut. Die bereits seit längerer Zeit in Bau befindliche Strecke ist bis Mus fertiggestellt. Das größte Bahnprojekt der Türkei soll von Mus über Tatvan (Vansee) und Van die persische Grenze überschreiten und über Khotur, Sharifkhaneh am Nordufer des Resaiyeh (Urmia)-Sees erreichen und damit die Verbindung zur persischen Strecke Täbris-Teheran herstellen (siehe Geogr. Inform. Dezember 1958/1, Seite 17). Wenn auch die sog. Panislamische Eisenbahn, welche auf der Weltmoslem-Konferenz 1951 in Karatschi vorge-

schlagen wurde und Jordanien, Syrien, die Türkei, Persien und Pakistan verbinden sollte, Utopie geblieben ist, so soll mit dem türkischen Bahnprojekt ein Teil dieser Ideen Wirklichkeit werden. Allerdings ist der Träger des neuen Projektes nun der 1955 geschlossene CENTO-Pakt, der Sicherheitspakt zwischen Großbritannien, der Türkei, Persien und Pakistan, dem bis 1959 auch der Irak angehörte. Es handelt sich darum, die Verkehrssituation zwischen den Mitgliedstaaten, in diesem Fall zwischen der Türkei und Persien, zu verbessern und direkte Verbindungen zu schaffen. Das 103 km lange Teilstück von Mus, dem bisherigen Bahnendpunkt, nach Tatvan am Vansee ist bereits in Bau und wird Ende 1962 fertiggestellt sein. Östlich von Van, das über den See mit einer Fähre erreicht wird, führt die Bahntrasse durch unerschlossenes kurdisches Stammesgebiet und erreicht mit Hilfe zahlreicher Brücken und Tunnel vor der persischen Grenze fast 2000 m Scheitelhöhe. Die technischen Schwierigkeiten sind außergewöhnlich, sodaß für die insgesamt 375 km lange Bahnlinie mit einer längeren Bauzeit gerechnet werden muß. Bereits 1962 aber wird vorläufig eine Autostraße, der projektierten Bahntrasse folgend, die Verbindung vom Van See zur Täbris-Teheran Bahn herstellen.

Quellen: Übersee-Rundschau 1951/8 (279); Geogr. Rundschau 1953/4 (1952), 1958/1 (6); N. Zürcher Ztg. 1. 11. 1960; Map of Southwest Asia 1:7,5 Mill. The National Geogr. Magazine, Washington, June 1952.

AFRIKA

MALI

Ehemals Französischer Sudan nun Republik Mali

Seit September 1960 gehört Mali der „Communauté“ (vgl. Geogr. Inform. Mai 1960/5, Seite 78) nicht mehr als Föderation (zw. Sudan u. Senegal), sondern als Republik an, repräsentiert durch den ehemals franz. Sudan. Senegal, der wirtschaftlich stärkere und unter gemäßiger Führung stehende Teil, hat am 20. 8. 1960, knapp einen Monat nach der völkerrechtlichen Anerkennung des neuen Staatsgebildes, die Föderation verlassen. Die für 27. 8. 1960 ausgeschriebenen Präsidentschaftswahlen fanden nicht mehr statt und hätten mit dem Einzug des neuen Kandidaten ziemlich sicher einen politischen Kurswechsel nach sich gezogen. Als daher das scheidende Staatsoberhaupt personelle Umgruppierungen im Verwaltungsapparat vornahm, um sich so auch nach seinem Abgang einigen Einfluß zu bewahren, kam es zum Bruch, d. h. zum Zerfall der Föderation. Inzwischen erhielt die Republik Senegal von Frankreich volle Sou-

veränität zuerkannt und verfügt ebenso wie („Rumpf“-)Mali über Sitz und Stimme in der UNO-Vollversammlung. Mali, nunmehr auf sich allein gestellt, ist neuerdings bemüht, mit Ghana und Guinea politisch und wirtschaftlich enger zusammenzuarbeiten.

Quellen: Frankf. Allg. Ztg. 25. 8., 5. 9., 13. 9., 24. 9. 60.

SOMALIA

Neue Staatsgründung

(Zur Vorgeschichte vergl. Geogr. Inform. Dezember 1959/4, Seite 60.)

Am 1. Juli 1960 erhielten das ehemalige Ital. Somaliland, welches im Auftrag der UNO seit 1950 von Italien treuhändig verwaltet wurde, und das britische Protektorat Somaliland, dieses nach 75 Jahren brit. Herrschaft, gemeinsam in der neuen Republik Somalia ihre Selbständigkeit (638.100 km² mit – nach Schätzung 1960 – 1.960.000 Einwohnern). Das Parlament in der Hauptstadt Mogadischu setzt sich aus 88 Abgeordneten des ehemal. brit. Treuhandgebietes und 33 Mitgliedern des ehemal. brit. Teiles zusammen. Im Herbst 1960 wurde der neue Staat Mitglied der UNO. Der Unabhängigkeitstermin, welcher ursprünglich für Dezember 1960 vorgesehen war, wurde im Sommer 1959 vom ital. Senat auf den 1. Juli 1960 vorverlegt, da die brit. Regierung die Unabhängigkeit von Brit. Somaliland für diesen Zeitpunkt vorsah. Im Herbst 1959 erfolgte die Bestätigung dieser Vorverlegung durch die Treuhandschaftskommission der Vereinten Nationen und bereits Ende April 1960 wurde der von der gesetzgebenden Versammlung beider Kolonialgebiete festgelegte Zusammenschluß bekanntgegeben.

Die Gegnerschaft Äthiopiens, welches gegen diesen, von britischer Seite geförderten, Zusammenschluß bereits Mitte Februar 1959 protestierte, ergibt sich aus zwei Gründen: Das alte afrikanische Kaiserreich hat eine stark zentralisierte Regierungsform aufgebaut, was z. B. im Mai 1960 dazu führte, daß das

1952 unter einem Autonomiestatut angegliederte Eritrea zur äthiopischen Provinz erklärt wurde und damit nur mehr eine Verwaltungseinheit darstellt. Wichtiger erscheint aber die Tatsache, daß der Lebensraum der etwa 120 nomadischen Somalistämmen über die heutigen Grenzen Somalias hinausgeht. So leben in der äthiopischen Provinz Ogaden etwa 350.000, in Französ. Somaliland 30.000 und in Nord-Kenia 80.000 Somalis. Der fünfzackige Stern in der neuen Staatsfahne soll auf die Aufsplitterung der Somalistämmen auf bisher fünf verschiedene Staaten hinweisen. Gerade dieses Problem hat bereits seit Jahrzehnten die Kolonialbehörden beschäftigt. Erschwerend wirkt der Umstand, daß die Grenzen gegen Äthiopien, welche 1897 festgelegt wurden, nur zum geringen Teil tatsächlich vermarktet sind und die Somalis auf äthiopischem Gebiet Viehweidrechte besitzen. Dadurch kam es im Dezember 1960 im Grenzgebiet Äthiopiens gegen das ehemal. brit. Protektorat zu schweren Unruhen; eine äthiopische Polizeiaktion sollte der Aufforderung an die Somalis, bis 7. Jänner 1961 das Grenzgebiet zu verlassen, Nachdruck verleihen.

Der staatlichen Unabhängigkeit Somalias wird nicht so bald eine wirtschaftliche folgen: Italien hat für das Entwicklungsprogramm und die Wirtschaftsstützung in den zehn Jahren seiner Treuhandverwaltung 100 Milliarden Lire aufgewendet, 57% der Einfuhr und 78% der Ausfuhr (zu $\frac{2}{3}$ Bananen, aber auch Häute und Felle) kommen von bzw. gehen nach Italien. Eine ähnliche wirtschaftl. Abhängigkeit zeigt auch das ehem. brit. Protektorat gegenüber Großbritannien. Bereits jetzt hat Somalia mit Italien einen Vertrag auf jährl. Zahlung von 2 Mill. Dollar auf unbestimmte Zeit geschlossen. Ähnliche Hilfsabkommen bestehen mit Großbritannien und den USA.

Quellen: Der Fischer Weltatlas 1961 (144); Wiener Ztg. 10. 6. 1960; Frankf. Allgem. Ztg. 6. 3. 1959, 27. 6., 1. 7. 1960, 3. u. 4. 1. 1961; N. Zürcher Ztg. 13. 2., 26. 11. 1959.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1961

Band/Volume: [103](#)

Autor(en)/Author(s): Diverse Autoren

Artikel/Article: [Kurznachrichten 83-91](#)