

legungen vollends in den Hintergrund getreten. Israel scheint entschlossen, alle Maßnahmen zu treffen, die den Bestand des Staates sichern können. Dennoch sollte in dieser machtpolitischen Phase der geographische Kern des Problems nicht aus den Augen verloren werden; vor allem ist das unzureichende Beobachtungsmaterial zu ergänzen. Die in diesem Raum bereits engagierten Vereinten Nationen müßten auch diese Aufgabe übernehmen, um in einer Phase der Beruhigung, die hoffentlich kommen wird, Verhandlungen einzuleiten und die Einsetzung eines Kontrollorgans vorbereiten zu können.

### *Neuere Literatur (chronologisch geordnet)*

- 1963: TAHAL: Water Planning for Israel Ltd.: The Jordan Project. General Description. Tel Aviv, February 1963.  
 G. G. STAMM: Observation of Irrigation Practices and Projects in Israel. ICID (Internat. Comm. on Irrigation and Drainage) Newsletter Supplement No. 2, Special Report, May 1963.
- 1964: A. M. GOICHON: L'eau, problème vital de la région du Jourdain. Correspondance d'Orient No. 7, Bruxelles, Janvier 1964.  
 D. PERETZ: River Schemes and Their Effect on Economic Development in Jordan, Syria and Lebanon. The Middle East Journal 18/3, Washington 1964, p. 293—305.  
 E. RIZK: The River Jordan. Information Paper No. 23, The Arab Information Center, New York, October 1964.  
 Israels Nationales Wasser-Projekt. Zeitprobleme 20, Jerusalem, Oktober 1964.  
 G. E. GRUEN: Water and Politics in the Middle East. Reports on the Foreign Scene No. 5, New York, December 1964.  
 Ch. v. IMHOF: Israel — die zweite Generation. Stuttgart 1964.
- 1965: F. J. KHOURI: The Jordan River Controversy. The Review of Politics 27/H. 1, Notre Dame, Indiana, January 1965, p. 32—57.  
 E. WIRTH: Die Nutzung des Jordanwassers und ihre Probleme. Geogr. Rundschau 17/H. 2, Februar 1965, S. 63—67.  
 M. A. GARBELL: The Jordan Valley Plan. Scientific American, 212/No. 3, March 1965, p. 24—31.  
 The Arab Plan to Divert the Headwaters of the River Jordan. „Topics“ No. 14, Jerusalem, April 1965.  
 H. KULZ: Die Wasser des Jordan. „Der Monat“ 17/H. 199, Berlin, April 1965, S. 37—46.  
 H. LECHLEITNER: Die Nutzung des Jordanwassers als Problem der Politischen Geographie. Zeitschrift für Wirtschaftsgeogr. H. 7 (S. 205—210) u. H. 8 (S. 249—258), Oktober u. Dezember 1965.
- 1966: J. S. HAUPERT: Recent Progress of Jordan's East Ghor canal Project, The Professional Geographer, XVIII/1, January 1966.  
 The Daily Star, Beirut, Jahrgang 1966.

## KURZNACHRICHTEN

### EUROPA

#### ÖSTERREICH

##### Die wichtigsten Kraftwerke

Zur Ergänzung sei auf den Beitrag „Die Elektrizitätsversorgung Österreichs“ (mit Skizze) in den „Geogr. Inform. 1966/23 (373) verwiesen, sowie auf frühere Einzeldarstellungen derselben Publikation: Lünerssee-Kraftwerk 1958/1 (14); Salzach-Kraftwerk Schwarzach 1960/5 (84); Donaukraftwerk Aschach 1962/12—13 (211); Draukraftwerk Edling — Rahmenplan Drau 1963/15 (243); Ennskraftwerk St. Pantaleon 1964/17 (284); Kaunertalkraftwerk 1965/20 (332); Donaukraftwerk Wallsee 1965/22 (357).

Die Auswahl der folgenden Zusammenstellung beschränkt sich auf solche Kraftwerke, die bei einer Leistung von mindestens 2 MW

im Durchschnitt jährlich 20 GWh oder mehr erzeugen, vorausgesetzt, daß beide Bedingungen zugleich erfüllt werden. Nur ausnahmsweise sind auch kleinere Kraftwerke aufgenommen, wenn dies bei einer zusammengehörigen Kraftwerksgruppe der Vollständigkeit halber geboten erschien (z. B. Wegscheid bei den Kamptalkraftwerken). In diese Reihe fallen auch besonders bekannte Kraftwerke, deren Name mit der Entwicklung der österreichischen Elektrizitätswirtschaft eng verknüpft ist oder deren Bedeutung nicht allein auf ihrer Größe beruht. So z. B. versorgt das NEWAG-Kraftwerk Wienerbruck die Mariazeller Bahn; dem Kaningwerk Radenthein kommt im Hinblick auf die Magnesitwerke besondere Bedeutung zu; bei der Werksgruppe Mühlau wird das Trinkwasser der Stadt Innsbruck abgearbeitet usw.

Antrieb und Kesselbefuerung sind bei kalorischen Kraftwerken meist in kombinierter Art möglich; d. h. fast alle modernen Wärmekraftwerke können entsprechend der jeweiligen Versorgungslage bzw. Brennstoffbevorratung von Kohle- auf Öl- oder Gasbefuerung übergehen. Dementsprechend ist es meist unangebracht, Wärmekraftwerke nach dem zur Kesselbefuerung verwendeten Brennstoff zu charakterisieren. Vereinzelt gibt es freilich auch hier Ausnahmen, z. B. das Kraftwerk St. Andrä, das ausschließlich mit Braunkohle befeuert wird.

Zur Typisierung der Kraftwerke wurden nachstehende Abkürzungen verwendet:

L	=	Laufkraftwerk
L/Schw	=	Laufkraftwerk mit Schwellbetrieb
J	=	Speicherwerk mit Jahresspeicher
Wo	=	Speicherwerk mit Wochenspeicher
Ta	=	Speicherwerk mit Tagesspeicher
.. / P	=	.. mit Pumpbetrieb (Pumpspeicherung)

Ko	=	Kondensationsturbine
Gg	=	Gegendruckturbine
G	=	Gasmotor
GA	=	Gasturbine
FHK	=	Fernheizkraftwerk

Die Angabe des jeweiligen Bundeslandes erfolgt analog den Autokennzeichen. Die jährliche Erzeugung wird in Gigawattstunden (1 GWh = 1 Mill. kWh), die Engpaßleistung in Megawatt (1 MW = 1000 kW) angegeben. Bei Wasserkraftwerken entspricht die Erzeugung dem Regelarbeitsvermögen, wobei die aus Pumpbetrieb gewonnene Energie von Jahr zu Jahr wechselt und keiner Regel unterworfen ist. Das Arbeitsvermögen kalorischer Kraftwerke hängt von ihrem jeweiligen Einsatz ab. Diesbezügliche Angaben (in Klammern gesetzt) sollen daher keinesfalls mißverstanden werden, sondern nur erkennen lassen, in welcher ungefähren Größenordnung sich die Erzeugung während der letzten Jahre bewegte.

#### Sondergesellschaften und Grenzkraftwerke

Name des Kraftwerkes	Bundesland	Kraftwerkstyp	Erzeugung in GWh	Engpaßleistung in MW	Anmerkung
<i>Dampfkraftwerk Korneuburg GmbH (DKG)</i>					
Korneuburg	N	Ko	—	77	
Jochenstein		(siehe Grenzkraftwerke)			
<i>Donaukraftwerke AG</i>					
Aschach	O	L	1680	282	
Wallsee	O	L	1290	205	1968/69 fertig
Ybbs-Persenbeug	N	L	1250	200	
<i>Draukraftwerke AG</i>					
Edling	K	L/Schw	375	70	
Feistritz	K	L	365	80	1968 fertig
Kreuzeck-Tagesspeicher	K	Ta	170	46	
Lavamünd	K	L/Schw	139	24	
Reißeck-Jahresspeicher	K	J/P	73*	68	*) einschl. Energiegewinn aus Pumpspeicherung
Reißeck-Tagesspeicher	K	Ta	101	24	
St. Andrä I und II	K	Ko	(570)	177	
Schwabeck	K	L/Schw	340	60	
Voitsberg I und II	St	Ko	(700)	125	
Zeltweg	St	Ko	(500)	130	
<i>Ennskraftwerke AG</i>					
Garsten	O	L/Schw	138	30	1967/68 fertig
Großraming	O	L/Schw	248	54	
Losenstein	O	L/Schw	176	32	
Mühlradung	O/N	L/Schw	101	22	

Name des Kraftwerkes	Bundesland	Kraftwerkstyp	Erzeugung in GWh	Engpaßleistung in MW	Anmerkung
Rosenau	O	L/Schw	145	27	
St. Pantaleon	N	L/Schw	290	50	1/2 Bahnstrom
Staning	N/O	L/Schw	173	33	
Ternberg	O	L/Schw	151	30	
Weyer	O	L/Schw	162	34	1969/70 fertig

*Tauernkraftwerke AG*

Bösdornau	T	L	132	25	
Fleißbach	K	L	14	3	
Gerlos, Hauptstufe	T	Wo	234*	60	*) ab 1967
Gerlos, Oberstufe	T	J	22	25	1967 fertig
Kaprun-Hauptstufe	S	J	486	220	
Kaprun-Oberstufe	S	J/P	361*	112	*) einschl. Energiegewinn aus Pumpspeicherung
Schwarzach	S	Ta	481	120	
Zemmerwerke: Roßhag	T	J/P	249	230	Vollbetrieb 1971 geplant
Mayrhofen	T	J	399**	287	***) davon 63 GWh in Bösdornau

*Vorarlberger Illwerke AG*

Kops	V	J	392***	232	1968 fertig
Latschau	V	Ta	23	8	
Lünersee	V	J/P	353	230	einschl. Energiegewinn a. Wälzbetr.
Obervermunt	V	J	45	31	
Rodund	V	Ta/P	487	173	einschl. Energiegewinn a. Pumpbetr.
Vermunt	V	Wo	494	148	

\*\*\*) dafür 234 GWh Verlust im Vermuntwerk und 59 GWh Gewinn in Latschau und Rodund

*Grenzkraftwerke*

Österr. Bayer. Kraftwerke AG (ÖBK) und

Donaukraftwerk Jochenstein AG (österr. Anteil bei „Dampfkraftwerke Korneuburg“)

1/2 Braunau (ÖBK)	O	L	267	48	
1/2 Ering (DKW Korneuburg)	O	L	214	37	
1/2 Jochenstein (DoKW J)	O	L	412	65	
1/2 Obernberg (DKW Korneuburg)	O	L	235	42	
1/2 Passau (ÖBK)	O	L	216	40	
1/2 Schärding (ÖBK)	O	L	278	48	

## Landesgesellschaften

*Wiener Stadtwerke/E-Werke (WEW)*

Gaming	N	L	35	4	
Opponitz	N	L	55	10	
Simmering	W	Ko	(1047)	290	einschl. Block IV
Simmering, Block V	W	Ko	—	110	1967 fertig
Simmering, Block VI	W	Ko	—	110	1969 fertig

Name des Kraftwerkes	Bundesland	Kraftwerkstyp	Erzeugung in GWh	Engpaßleistung in MW	Anmerkung
<i>Niederösterreichische Elektrizitätswerke AG (NEWAG)</i>					
Erlauboden	N	Wo	11	3	
Hohe Wand (NEWAG u. NIOGAS)	N	Ko + GaT	(500)	78	
<b>Kampkraftwerke:</b>					
Ottenstein	N	J	31	30	
Krumau	N	J	40	16	
Wegscheid	N	Wo	11	3	
Korneuburg (NEWAG-Block)	N	GaT + Ko	(500)	75	Gasturboblock mit Abhitzanlage
(siehe auch unter Sonderges. Dampfkraftwerk Korneuburg GmbH)					
Neusiedl	N	Ko + GaT	(107)	21	Dampfturboblock
Wienerbruck	N	Wo	15	4	
<i>Oberösterreichische Kraftwerke AG (OKA)</i>					
Arthurwerk	S	L	16	3	
Großarl	S	L/Schw	32	6	
Offensee 1	O	Wo	14	3	
Partenstein	O	Wo	97	34	
Plankenau	S	L	50	9	
Ranna	O	Wo/P	50	19	einschl. Energiegewinn a. Pumpbetr.
Steeg, Bahn (16 $\frac{2}{3}$ Hz)	O	J	9	6	
Steeg, Überland (50 Hz)	O	J	46	13	seit 1966 erweitert
Timelkam	O	Ko	(400)	122	
Traunfall	O	L	25	3	
<i>Steirische Wasserkraft und Elektrizitäts AG (STEWEG)</i>					
Altenmarkt	St	L	146	23	
Arnstein	St	J	50	30	
Dionysen	St	L	70	12	
Gralla	St	L	71	14	
FHK Graz	St	Ko + Gg	(130)	57	
Hieflau	St	L/Schw	268	60	
Krippau	St	L	153	26	seit 1965/66 fertig
Laufnitzdorf	St	L	108	16	
Pernegg	St	L	105	13	
Pernegg	St	Ko	(263)	104	
Salza	St	J	27	8	
St. Martin	St	J	14	10	
Landl	St	L/Schw	116	24	Herbst 1967 fertig
<i>Tiroler Wasserkraftwerke AG (TIWAG)</i>					
Achensee					
(50 Hz)	T	J	219 {	173	{ 71
(16 $\frac{2}{3}$ Hz)	T	J		46*	
Brennerwerk	T	L		44	7
Kaiserbach	T	Ta		58	10
Kaunertal	T	J		570	385
Kirchbichl	T	L		118	21
Innkraftwerk Imst	T	L/Schw		513	85
(früher: Prutz-Imst)					

Name des Kraftwerkes	Bundesland	Kraftwerkstyp	Erzeugung in GWh	Engpaßleistung in MW	Anmerkung
<i>Kärntner Elektrizitäts AG (KELAG)</i>					
Außerfragant	K	Ta	80**	56**	** Endausbau m. 84 MW u. 123 GWh geplant
Freibach	K	J/P	36**	17	1967 fertiggestellt
Gößnitz	K	L	32	8	** einschl. Energiegewinn aus Pumpbetr.
Innerfragant	K	Ja	18**	60**	** 1967/68 fertig; proj. Endausbau: 88 MW
Kamering	K	Wo	31	9	
Schütt I u. II (Gailwerke)	K	L	64	14	
<i>Salzburger AG für Elektrizitätswirtschaft (SAFE)</i>					
Bärenwerk	S	L/Schw	58	11	
Dießbach	S	J	26	12	
<i>Vorarlberger Kraftwerke AG (VKW)</i>					
Andelsbuch	V	L/Schw	40	8	
Gampadels	V	L/Schw	26	7	
Lutz, Oberstufe	V	Wo	70	17	seit 1967 fertig
Lutz Unterstufe	V	L/Schw	40	8	
Städtische und private Unternehmungen*					
<i>Stadtwerke Bruck*</i>					
Bruck/Mur	St	L	22	3	
<i>Stadtwerke Innsbruck/E-Werk</i>					
Mühlau 1, 2 und 3	T	L	38	8	
Sillwerke: Untere Sill	T	L	150	27	seit 1966/67 fertig
Obere Sill	T	L	95	13	
<i>Fernheizkraftwerk Pinkafeld Ges.mBH</i>					
FHK Pinkafeld	B	Gg	(59)	12	
<i>Stadtwerke Klagenfurt/E-Werk</i>					
Gurwerk Rain	K	L	18	3	
FHK Klagenfurt	K	Gg + Ko	(100)	23	Ausbau um 12 MW dzt. im Gange
<i>Elektrizitätswerk Reutte*</i>					
Plansee	T	J	29	8	
Weißhaus	T	L/Schw	72	12	1968 fertig
<i>Salzburger Stadtwerke/E-Werke</i>					
Saalach-Rott	S	L/Schw	19	4	
FHK Salzburg	S	Ko	(62)	17	
Strubklamm	S	Wo	26	8	
Wiestal	S	J	32	6	

\*) Einschl. Elektrizitätsversorgungsunternehmen dieser Art, welche nicht im Sinne des 2. Verstaatlichungsgesetzes als „Städt. Unternehmungen“ gelten (\*).

Name des Kraftwerkes	Bundesland	Kraftwerkstyp	Erzeugung in GWh	Engpaßleistung in MW	Anmerkung
----------------------	------------	---------------	------------------	----------------------	-----------

*Stadtwerke St. Pölten \**

FHK St. Pölten	N	Gg	(12)	6	
----------------	---	----	------	---	--

*Elektrizitätswerk AG Wels*

Traunleiten	O	L	55	8	
FHK Wels	O	Ko	(30)	8	

*Steiermärkische Elektrizität AG \**

Lebring	St	L	33	4	
Peggau	St	L	78	12	

## Österreichische Bundesbahnen

*Bahneigene Werke*

Braz	V	L	90	30	
Obervellach	K	L	75	15	
Schönberg Ruetzwerk	T	L	45	6	
Spullersee	V	J	35	18	
Stubachwerke:					
Enzingerboden	S	J	70	32	
Schneiderau	S	Ta	87	35	
Uttendorf	S	L	67	27	

*Bahnfremde Werke*

Achensee	(siehe TIWA G)
St. Pantaleon	(siehe Ennskraftwerke)
Steeg	(siehe OKA)

## Industrie-Eigenanlagen

Aichberg (Steyrermühl)	O	Gg + Ko	—	8	
Alvierwerk (Getzner: Spinnerei u. Weberei)	V	L	25	3	
Arsenal FHK/Wien III (Bd. Vers. Anst.)	W	Gg	—	4	Erweiterung auf 5 MW in Bau
Bad Vöslau (Kammgarn- fabrik)	N	Gg	—	3	
Bruck/Leitha (Österr. Zuckerindustrie)	N	Gg	—	8	
Bruck/Mur (Mürztaler Holzstoff)	St	Gg	—	4	
Donawitz (Alpine Montan)	St	Gg + Ko + G	—	26	
Dornbirn (Hämmerle)	V	Gg	—	2	
Dürnkrot (Zuckerfabrik)	N	Gg	—	3	
Ebensee (Solvaywerke)	O	Gg	—	3	
Enns (Zuckerfabrik)	O	Gg	—	12	
Fohnsdorf/Wodzicki-Schacht (Alpine Montan)	St	Gg + Ko	—	6	

\*) Einschl. Elektrizitätsversorgungsunternehmen dieser Art, welche nicht im Sinne des 2. Verstaatlichungsgesetzes als „Städt. Unternehmungen“ gelten (\*).

Name des Kraftwerkes	Bundesland	Kraftwerkstyp	Erzeugung in GWh	Engpaßleistung in MW	Anmerkung
Frantschach (Papierfabrik)	K	Gg + Ko	—	5	
Gratkorn (Leykam)	St	Gg + Ko	—	10	
Gratkorn (Leykam)	St	L	30	4	
Hallein (Papierfabrik)	S	L	24	3	
Hallein (Papierfabrik)	S	Gg	—	10	
Hohenau (Zuckerfabrik)	N	Gg	—	8	
Hütte Linz (VÖEST)	O	Gg + Ko	(666)	185	
Kaningwerk Radenthein (Magnesitwerke)	K	L	15	3	
Kematen/Ybbs (Neusiedler Papierfabrik)	N	Gg	—	3	
Kirchdorf/Krems (Portlandzementfabrik)	O	GaT	—	4	
Klammsteinwerk (Sbgr. Aluminium)	S	L	112	21	
Kühnsdorf (Leitgeb, Holz- faserplatten)	K	Gg + Ko	—	5	
Lenzing (Chemiefaser)	O	Ko	—	25	
Lenzing (Zellulose)	O	Gg	—	7	
Leopoldsdorf (Zucker- fabrik)	N	Gg	—	6	
Mannersdorf (Perlmooser Zementfabrik)	N	Ko	—	12	
Mödling (FHK der NIOGAS)	N	Gg	—	3	
Nettingsdorf (Papier- fabrik)	O	Gg + Ko	—	8	
Niklasdorf (Brigl u. Berg- meister) (Zellulose u. Papier)	St	Gg	—	3	
Ortmann (Bunzl u. Biach)	N	Gg + Ko	—	7	
Pitten (Papierfabrik)	N	Gg	—	4	
Pöls (Zell- u. Papierfabr.)	St	Gg	—	2	
Rauris Kitzloch (Salz- burger Aluminium)	S	L/Schw	100	14	
Rechberg (Arland, Papier- u. Zellulosefabrik)	K	Gg	—	3	
Rodaun (Perlmooser Zement)	W	Ko	—	2	
St. Magdalen (Papierfabr.)	K	Gg + Ko	—	3	
St. Pölten (Glanzstoff)	N	Gg + Ko	—	11	
St. Veit/Glan (Funderplatten)	K	GaT + Gg	—	4	
Schwechat (ÖMV)	N	Ko + GaT	—	36	
Siegenderdorf (Zuckerfabrik)	B	Gg	—	5	
Steyr (Steyr-Daimler-Puch)	O	Gg	—	2	
Stötten (bei Laakirchen) Papierfabr. Steyrer- mühl)	O	Gg	—	8	
Tulln (Zuckerfabrik)	N	Gg	—	12	
Weißbach/Enns (Neusied- ler Papierfabrik)	St	Gg	—	3	
Wiesberg (Donau-Chemie)	T	L	70	14	

## ITALIEN

**Hafen Triest — Entwicklung und Probleme**

Nicht viele europäische Hafenstädte hatten und haben immer noch ein so bewegtes Schicksal wie die durch Jahrhunderte mit Österreich verbundene Hafenstadt Triest. Seit Kaiser Vespasians Zeiten war Tergestum römische Kolonie und entwickelte sich schon im Altertum zu einer bedeutenden See- und Handelsstadt. Im Mittelalter sank die Bedeutung der Stadt; 1382 schloß sie sich aus freien Stücken dem Herzogtum Österreich an. Noch lange stand Triest rangmäßig unter dem mächtigen Venedig, das in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts das ganze Land um Triest und Dalmatien bis zur Republik Ragusa beherrschte.

1717 wurde *Triest Freihafen* und damit setzte eine Aufwärtsentwicklung ein, die bis heute in Struktur und Aussehen von Stadt und Hafen erkennbar ist. 1749 wurde Triest Verwaltungsmittelpunkt, 1782 Landeshauptstadt. 1809–13 war die Stadt Teil der Illyrischen Provinz Napoleons I. Ein wichtiges Jahr war 1857: damals wurde Triest an das Eisenbahnnetz angeschlossen und erhielt seine erste Werft. 1867 wurde Triest und Umgebung ein eigenes Kronland; doch gab es damals insofern eine Zäsur in der Entwicklung, als durch den Ausgleich mit Ungarn dieses den Ausbau seines Hafens Fiume forcierte und das neue Königreich Italien den Ausbau des Hafens Venedig förderte. So hatte Triest plötzlich zwei nahegelegene Konkurrenten erhalten.

Große Verkehrsbauten waren dem Welthandel und damit auch Triest sehr förderlich: die Erbauung des Suezkanals und später der Bau der Karawanken-, der Wocheiner- und der Tauernbahn. Auch große Industriebetriebe verschiedenster Art siedelten sich in und um Triest an. Der weitere Aufstieg schien sicher zu sein — da brach der Erste Weltkrieg aus und die Kriegswirtschaft dominierte. Österreich-Ungarn war bald von seinen Zufuhren zur See abgeschnitten und auch die Exporte kamen zum Erliegen. Hatte der Güterumschlag zur See im Jahre 1913 noch 3,4 Mill. t betragen, so sank er 1916 auf 16.435 t!

Das *Ende der Donaumonarchie* brachte für Triest ganz neue Probleme, die teilweise in der Gegenwart in verschärftem Maß vorhanden sind. Das staatlich einheitliche Hinterland wurde zerrissen und die wirtschaftspolitischen Schwierigkeiten größer. Die neuen bzw. umgewandelten Staaten verfolgten ganz verschiedene politische und wirtschaftliche Ziele, die Zubringerstrecken wurden aufgeteilt. Die Konkurrenz der Häfen Fiume (wohl auch zu Italien gehörend wie Triest) und Sušak (nahe Fiume, aber jugoslawisch), aber auch der Nordseehäfen war stark spürbar.

Der Vorteil der geographischen Lage Triests war es, der trotz der eben gestreiften Schwierigkeiten einen Wiederaufschwung brachte; ist doch die Stadt für weite Teile Mitteleuropas der nächstgelegene Seeuumschlagplatz. So wurden 1929, dem Jahr vor der Weltwirtschaftskrise, wieder 2,9 Mill. t Schiffsfracht umgeschlagen, 1937 waren es sogar 3,2 Mill. t. In diesen Jahren wurde auch die Industrie weiter ausgebaut: die Werften S. Marco, S. Rocco und Monfalcone wurden modernisiert; sie stellten einen integrierenden Bestandteil der Triestiner Wirtschaft dar und waren wichtige Devisenbringer, da sie viele Auslandsaufträge ausführten. Es wurden Einheiten bis 48.000 BRT auf Kiel gelegt. Damals erstellte man auch Pläne für einen österreichischen Freihafen, doch kam es nicht mehr dazu, denn der Abessinienkrieg und der bald darauf folgende Zweite Weltkrieg machten viele Hoffnungen zunichte.

Nach den Völkerringen, das Stadt und Hafen verhältnismäßig gut überstanden hatten, setzten viele Triestiner ihre Hoffnung auf einen *Freistaat*, der die Stadt und deren Umgebung umfaßte; nach wenigen Jahren seines Bestehens wurde dieser jedoch auf Italien und Jugoslawien aufgeteilt. Die Grenzlage Triests erscheint nun noch ausgeprägter als nach dem Ersten Weltkrieg, denn nur wenige Kilometer hinter der Stadt liegt die ethnisch zweifellos berechnete Staatsgrenze gegen Jugoslawien, welches seine Häfen Rijeka (= Fiume + Sušak) und Koper ausbaut (vgl. Geogr. Inf. 22, S. 361 f.), die für die österreichischen Ein- und Ausfuhr vielfach preisgünstiger sind. Auch die Konkurrenz deutscher und niederländischer Häfen macht sich zusehends bemerkbar.

Im Jahr 1966 wurden im Hafen Triest 6,2 Mill. t an Gütern umgeschlagen, wobei an erster Stelle Erdöl und Erze standen. Auch der Stückgutverkehr weist steigende Tendenz auf. Der Umschlag von Holz und Getreide ist dagegen rückläufig.

Man will nun eine *autonome Hafengesellschaft* gründen, die durch Vollmechanisierung die Wettbewerbsfähigkeit steigern soll. Zur Zeit wird der „schnelle Hafen“ Triest von ca. 60 internationalen Linien angelaufen. Außer dem *Passagierhafen* bestehen 5 Zollfreizonen. Der eigentliche *Freihafen* umfaßt derzeit 8 km Kailänge und 481.000 m<sup>2</sup> gedeckten Lagerraum mit verschiedenen Spezialeinrichtungen, wie Silos; dazu kommen noch 300.000 m<sup>2</sup> Fläche im Industrie- und Holzhafen. Der *Erdölhafen* in der mit einer Fahrrinne für Großtanker ausgebagerten Bucht von Muggia umfaßt 54.000 m<sup>2</sup> und 2 Raffinerien; dort nimmt die TAL (Transalpine Pipeline) ihren Ausgang (vgl. Geogr. Inf. 21, S. 348). Der *Stückguthafen* ist ebenfalls in Ausbau; insgesamt sind 250.000 m<sup>2</sup> auf Mole



VII vorgesehen; die Zufahrtstraße wurde auf 30 m verbreitert. Auch der *Schütt- und Masenguthafen* auf der am weitesten vorgebauten Mole V wird erweitert. Die Hafenverwaltung und die interessierten Firmen setzen alles daran, um die Konkurrenzfähigkeit Triests zu erhöhen.

Große und einschneidende Änderungen stehen im Triestiner *Schiffbau* bevor. Die Dachorganisation der italienischen verstaatlichten Industrie führt gegenwärtig eine Neuordnung der Schiffbauindustrie durch. Danach wird der italienische Schiffbau in drei Großwerften konzentriert: Castellamare (Neapel), Ansaldo (Genua) und Monfalcone. Diese Werften werden im Staatskonzern „*Italcantieri*“ zusammengefaßt, dessen Leitung sich in Triest befindet. Die San-Marco-Werft ist nach Ansicht der Fachleute unrentabel und wird nur zu Reparaturen herangezogen. Das hat in Triest begrifflicherweise Unruhe ausgelöst. In Monfalcone sind große Investitionen geplant; die dortige Werft soll die größte von Europa werden und neben Passagierschiffen auch Tankschiffe bis 250.000 t herstellen. Auch die Ansaldo-Werft soll modernst ausgerüstet werden; hier spielt der wirtschaftliche und politische Einfluß der wirtschaftlich starken Po-Ebene mit ihren Großindustrien eine Rolle. Die Sorgen vieler Triestiner sind sicher nicht unbegründet, wird doch das wirtschaftliche Ost-West-Gefälle Oberitaliens stärker.

Einer Lösung näher gebracht können die Probleme von Stadt und Hafen Triest nur, wenn erstens die verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Verbindungen zu Mitteleuropa gefestigt werden und zweitens Triest in der Lage sein wird, seinen Konkurrenten mit Erfolg zu begegnen. Positive Ansätze hiezu sind vielfach vorhanden. In den letzten Jahren entstanden mehrere neue Fabriken und FIAT-Turin wird demnächst die Produktion von größeren Dieselmotoren in eine in Bau befindliche neue Fabrik nach Triest verlegen; es werden dadurch für viele Triestiner neue Arbeitsplätze geschaffen. Schließlich soll zur Versorgung Mitteleuropas ein großer Umschlagplatz für Obst, Gemüse und Südfrüchte geschaffen werden.

Das zu erwartende Verkehrsproblem soll durch eine bereits in Planung befindliche Untergrundbahn von Muggia über Triest nach Monfalcone großzügig gelöst werden; damit sollen Eisen- und Autobahn vom Nahverkehr weitgehend entlastet werden.

Die Finanzierung der großen Projekte wird überwiegend durch die Region Friaul-Julisch-Venezien, deren Hauptstadt Triest ist, in die Wege geleitet.

*Quellen:* J. Matznetter, Triest. Seine Entwicklung und Funktion als Hafen. Mitt. Geogr. Ges. Wien 89/1947, S. 11 ff., Hafen Triest,

Inform. d. „Intercontinentale“ A. G. Wien, 1966, S. 50 ff., „Die Presse“ v. 8. 7. u. 20. 7. 1966 u. v. 4. 7. 1967, „Volksblatt“ v. 11. 12. 1966, „Neue Zürcher Zeitung“ v. 22. 2. 1967.

A. KÖTTNER

## LATEINAMERIKA

### KOLUMBIEN

#### Neue Wirtschaftsentwicklung und Kanalprojekt

Die großen wirtschaftlichen Umstellungen und Zusammenschlüsse, die in fast allen Teilen der Erde zu beobachten sind — man denke nur an OECD, Montanunion, EWG, EFTA oder COMECON — haben auch in *Südamerika* zur Bildung einer *Freihandelszone* geführt, kurz LAFTA genannt. Frühestens 1971 soll es innerhalb dieses Erdteils keine Zölle mehr geben. Für Kolumbien ist dieses Abkommen bisher nur von geringer Bedeutung und die Wirtschaft des Landes hat sich vorläufig nur wenig darauf eingestellt. Ein Zehnjahrplan, der 1962 begann, soll der Wirtschaft Kolumbiens neue Impulse verleihen und sie konkurrenzfähiger machen, das Nationalprodukt erhöhen und den Lebensstandard der Bevölkerung heben. Nach Ablauf von fünf Jahren konnten einige Teilziele dieses Planes noch nicht erreicht werden. Die wirtschaftliche Kraft der „ABC-Staaten“ ist auf dem ganzen Kontinent zu spüren.

Die kolumbianische Regierung möchte mit ihren wirtschaftlichen Plänen die „Länder der mittleren Entwicklungsstufe“ widerstandsfähiger gegen den Einfluß der „Großen“ machen. Zu diesem Zweck wird nunmehr vor allem die Industrie in wichtigen Zweigen ausgebaut. An erster Stelle steht die *Textilindustrie*, die in ihrer Gesamtheit der wichtigste Industriezweig des ganzen Landes ist. Sie ist heute schon in der Lage, nicht nur den Eigenbedarf des Landes zu decken, sondern auch beachtliche Exporte zu tätigen. Die benötigte Baumwolle wird im Inland (in der *tierra caliente* der karibischen Küste und seit kurzem auch in den Llanos jenseits der Anden) gepflanzt; die Erträge liegen aber wegen der schlechteren Böden und der geringeren Bewässerung weit unter denen der USA. Auch Kunstfasern werden seit kurzem vielfach im Lande selbst hergestellt. Ein Großteil des benötigten Kapitals konnte in Kolumbien aufgebracht werden. Die wichtigsten Zentren der Textilindustrie, der eine gute Zukunft prophezeit wird, sind Medellín, wo das größte Werk steht, ferner Bogotá und Cali. — Der nächstbedeutende Industriezweig ist — und das würde man nicht unbedingt erwarten — die *Brauindustrie*. In Kolumbien liegt die größte süd-

amerikanische Brauerei, die ihrerseits zum größten Industriekonzern des Landes gehört. Dieser Konzern betreibt nicht nur zahlreiche Brauereien im ganzen Land, sondern auch Malzfabriken und eine Glaserzeugung und ist auch an Maschinenfabriken, an Kunstdüngerfabriken, Kohlengruben, einem petrochemischen Werk und an Landwirtschaftsbetrieben beteiligt.

In allen diesen Zweigen soll noch mehr als bisher investiert werden, vor allem in der *Landwirtschaft*. Da mehr als die Hälfte der Bevölkerung Kolumbiens in dieser tätig ist, sind gerade hier Verbesserungen von großer wirtschaftlicher und sozialer Bedeutung. — Bei den *Bergbauprodukten* steht nunmehr das Erdöl an erster Stelle; es wird vor allem nahe der venezolanischen Grenze gefördert. Die Gewinnung von Gold und Platin spielt in der Wirtschaft des Landes ebenfalls eine wichtige Rolle. Was den Außenhandel betrifft, will Kolumbien aus wirtschaftlichen Gründen den Handel mit den COMECON-Ländern erweitern; es gehen derzeit bereits 10% des Exportes in diese Länder.

Als einziger Staat Südamerikas liegt Kolumbien an zwei Weltmeeren; das schafft Vorteile, aber auch Probleme verschiedener Art. Es ist seit einiger Zeit bekannt, daß die USA zur Entlastung des Panama-Kanals den Bau eines zweiten Kanals zwischen Atlantischem und Stilem Ozean planen. Als man in Kolumbien erfuhr, daß sich die USA nicht für ein Projekt auf kolumbischen Gebiet (vom Golf von Uraba, nahe der Stadt Turbo, zur Humboldt-Bucht), sondern für ein solches auf panamesischen Boden besonders interessieren, war die Enttäuschung groß. Der

Staatspräsident Kolumbiens selbst trat nunmehr mit einem neuen interessanten Vorschlag vor die Öffentlichkeit, der von einer Reihe von Fachleuten unter dem Namen *Chocó-Kanalprojekt* ausgearbeitet worden ist. Dieser Kanal, der im Lauf von 10–15 Jahren in vier Etappen hergestellt werden soll, würde ebenfalls südwestlich von Turbo beginnen und den Atrato- und den San Juan-Fluß benützen. Diese Flüsse sollen so hoch gestaut und mit entsprechenden Schleusen versehen werden, daß die Verbindung der beiden Stauseen durch einen ungefähr 50 km langen schleusenfreien Kanal erfolgen könnte. Das Südende des gesamten Systems würde bei Buenaventura liegen und die Gesamtlänge des Schifffahrtsweges würde ungefähr 800 km betragen. Der Weg vom Atlantik zur Westküste Südamerikas könnte so wesentlich verkürzt werden.

Mindestens ebenso groß wie die Verkehrsbedeutung dieses Projektes wäre aber seine Bedeutung als Energiequelle, denn die aufgestauten Wassermengen wären in der Lage, durch Anlage entsprechender Kraftwerke dringend benötigte elektrische Energie zu liefern. Die Gesamtkosten des Projektes dürften gegen 800 Mill. US-\$ betragen. Auslandsanleihen sollen zur Finanzierung beitragen. Der Kanal soll unter der Souveränität Kolumbiens erbaut und nach Tilgung der Anleihen ausschließlich kolumbianischer Besitz sein. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob es möglich sein wird, das interessante Projekt, das viel zur Prosperität des Landes beitragen könnte, zu verwirklichen.

Quellen: Neue Zürcher Zeitung v. 1. 11. 1966 u. 21. 2. 1967, Kurznutzen.

A. KÖTTNER

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1967

Band/Volume: [109](#)

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

Artikel/Article: [Kurznachrichten 462-471](#)