

Angaben auf Grund von Magnetometermessungen mit 700 000 Jahren angegeben wird. In diesem Graben tritt Magma nahe an die Erdoberfläche und bewirkt infolge Aufschmelzung eine Mischung von Erdkrusten- und Erdmantelmaterial. Gleichzeitig erfolgt mit dem Aufklaffen eine Beckenverbreiterung um 2—3 inches (5,08 bzw. 7,62 cm) pro Jahr.

d) Meridional verlaufende Bruch- und Schwellensysteme wie z. B. die Mozambique-Bruchzone oder der „Ninety East-Ridge“ überprägen die Falten-systeme des Mid-Oceanic-Ridge und können daher jünger eingestuft werden.

e) Jungen Datums dürften die W—E verlaufenden, tief reichenden Brüche sein (Rodrigues Bruchzone, Vema Graben), die den Mid-Oceanic-Ridge in einzelne Teilrücken auflösen.

Abschließend kann über die Tiefseerücken nach neuen Beobachtungen der marinen Geophysik folgendes ausgesagt werden:

1. Die Tiefseerücken sind im Gegensatz zu den Tiefseebecken nur durch Flachbeben ausgezeichnet, deren Hypozentrum nicht tiefer als 50 km liegen.

2. Magnetometermessungen ergaben in Gebieten der Tiefseeschwellen starke Anomalien, die nur von Intrusionen magnetischer Tiefengesteine herrühren können.

Die Tiefseerücken können nicht als Faltungszonen gedeutet werden, sondern als eine Zone der Aufwölbungen mit Bruchtektonik, wobei die Aufwölbungsvorgänge aus der Volumszunahme bei chemischer Umwandlung der Tiefengesteine erklärt werden können.

Die Inseln des Indischen Ozeans: Die Seychellen liegen auf einer, vermutlich am Amirante Graben schwach abgesenkten Staffel, die früher dem afrikanischen Festland angegliedert war und damit als Teil der Gondwana-Masse angesehen werden kann. Rein jungvulkanischen Ursprungs sind die Inseln Reunion, St. Prinz Edward I., St. Paul und Neumsterdam.

Dagegen können die Crozet-Inseln und Kerguelen-Inseln als „Guyot“ ähnliche Formen angesprochen werden. Es handelt sich dabei um Vulkankegel. Zahlreiche Kuppen zeigen eine auffallend ebene Tafelform auf, die nichtvulkanischen Ursprungs sein kann. Das Gipfelplateau kann damit erklärt werden, daß die Kuppe früher über die Meeresoberfläche reichte und durch Abrasionswirkung eingeebnet wurde.

LEOPOLD SCHEIDL, Wien:

ÖSTERREICHISCHE GEOGRAPHENTAGUNG 1968

Das Institut für Österreichkunde hielt seine 4. Geographentagung vom 28. Mai bis 1. Juni 1968 in Hintermoos bei Saalfelden, Salzburg, ab. Hochschulprofessor Dr. Leopold SCHEIDL konnte diesmal zahlreiche Repräsentanten der Geographie der Hochschulen und höheren Schulen Österreichs begrüßen sowie namentlich als Ehrengäste und einleitende Redner den Vertreter des Herrn Bundesministers für Unterricht, Ministerialrat Dr. Anton KOLBABEK, der die Tagung eröffnete, den Vertreter des Herrn Landeshauptmanns von Salzburg, Präsidenten des Landesschulrates Hofrat Dr. Matthias LAIREITER, und den Leiter der Arbeitsgemeinschaft der Geographielehrer an höheren Schulen Salzburgs, Direktor Hofrat Dr. Ferdinand PRILLINGER.

Die heurige Tagung stand unter der Devise „Geographie und Wirtschaftsentwicklung“. Der erste Vortragstag, der 29. Mai, war der Heimat gewidmet.

Einleitend zeigte Hochschulprofessor Dr. Leopold SCHEIDL anhand zahlreicher Kartendias „*Österreichs Verkehrslage und Verkehrsentwicklung*“. Österreich liegt am Südrand Mitteleuropas, in der Mittelgebirgsschwelle und südlich anschließenden Hochgebirgszone, am Schnittpunkt der „*Donaustraße*“ von Westen nach Osten und der „*Bernsteinstraße*“ von Norden nach Süden. Nur ein gutes Viertel Österreichs ist Tief- und Hügelland und damit leicht durchgängig. Das österreichische Granit- und Gneisplateau queren mehrere alte Verkehrswege. Durch die Ostalpen führen zwei Längstalzüge von Westen nach Osten sowie eine Reihe von Querverbindungen und schrägen Durchgängen von Norden nach Süden.

An diesen natürlichen Verkehrslinien hat der Mensch Straßen und Bahnen angelegt. Seine Zahl, die Verteilung seiner Siedlungen, Wohn- und Arbeitsstätten, sein technisches Wissen und Können, sein Streben, den Raum zu überwinden, vor allem aber seine Tätigkeit, namentlich seine Berufsarbeit, seine Bedürfnisse sowie sein Konsum erregen den Verkehr und bestimmen dessen Art, Entwicklung, Dichte und Leistung.

Viele wichtige Straßen Österreichs gehen bereits auf prähistorische Zeit zurück, aber die Motorisierung brachte ihnen eine Belebung und stellte an sie Anforderungen, die bisher unbekannt waren. Österreich verfügt zur Zeit über fast 32 000 km Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Dazu kommen etwa 6950 km Schienenwege, die seit 1837 allmählich in Betrieb genommen worden sind. Straßen und Bahnen sind ungleich über das Land verteilt. Auch der Wasserverkehr ist uralt, beschränkt sich aber heute fast ausschließlich auf die Donau (350 km). Der Zivilluftverkehr begann 1923.

Im Jahre 1967 bewältigte der Gütertransport auf der Straße 7052 Mill. Nutzlast t-km, auf der Bahn 8373 Mill. Nutzlast t-km und auf der Donau 2071 Nutzlast t-km. Dazu kamen Transporte durch Erdöl- und Erdgasleitungen sowie durch Flugzeuge. Auch die Leistungen der Wasser-, Sole- und Milchleitungen sowie die Verteilung elektrischer Energie müssen hier erwähnt werden. 1967 beförderten Autobusse und Obusse allein (Personenkraftwagen wurden nicht erfaßt) gegen 303 Mill. Personen, die Österreichischen Bundesbahnen 163 Mill., die Flugzeuge 1,3 Mill. und die Donauschiffe rund 0,5 Mill. Personen.

Die nächsten Vorträge befaßten sich mit den westlichen Bundesländern Österreichs. Universitätsprofessor Dr. Egon LENDL sprach über „*Die Wirtschaftsentwicklung Salzburgs*“. Er gab zunächst eine Übersicht über die Entwicklung der Wirtschaft in Österreich während der letzten fünf Jahrzehnte und über die naturräumlichen Verhältnisse in Salzburg. Die Zusammenhänge mit der Wirtschaft legte er ausführlich dar.

In der Landwirtschaft Salzburgs herrschen mittelbäuerliche Betriebe vor. Sie ist stark auf Grünlandwirtschaft und Viehhaltung und -zucht ausgerichtet. Die agrarische Struktur ändert sich dadurch, daß sich die Betriebe immer mehr mit Maschinen ausstatten und dem Markt zuwenden. Eine ihrer Aufgaben ist die Versorgung der nichtlandwirtschaftlichen Bevölkerung. Die Forstwirtschaft kann nicht ohne die für Salzburg eigentümliche Servitutsfrage betrachtet werden. Auch der Bergbau spielt im Rahmen der Gesamtwirtschaft des Landes seine Rolle. Dann entwarf der Vortragende ein Bild der wesentlichsten Probleme der Industrie- und Gewerbeentwicklung. Eigene Kapitel widmete er der Energiewirtschaft Salzburgs und ihrer gesamtösterreichischen Stellung sowie dem Fremdenverkehr. Abschließend hob er den großen Wertwandel der

Kultur- und Wirtschaftslandschaft in dem kleinen österreichischen Gebirgsland hervor.

Professor Dr. Gerhard WANNER berichtete über „Die Wirtschaftsentwicklung Vorarlbergs“ seit 1945. Vorarlberg besitzt zwar die niedrigste Bevölkerungszahl aller österreichischen Bundesländer, aber aufgrund seiner Wirtschaft die höchste Bevölkerungsdichte nach Wien und Oberösterreich. Das Land zeigt drei Wirtschaftsregionen: Rheinebene und Walgau bilden den Kernraum. Montafon, der Arlberg und das Kleine Walsertal tragen bäuerliches Gepräge, das aber der Fremdenverkehr überformt. Höhen- und Talrandsiedlungen, die bisher ungenügend durch den Verkehr erschlossen und überwiegend landwirtschaftlich geblieben sind, zählen zu den Entwicklungsgebieten.

Der wichtigste Wirtschaftszweig im Kernraum ist die Textilindustrie. Seit 1945 wandelt sich die industrielle Struktur zugunsten der Eisen-, Metall- und Elektroindustrie. Vorarlberg wäre der Nachfrage nach Arbeitskräften nicht ohne Zuwanderungen aus Innerösterreich nachgekommen.

Auch Handel und Gewerbe haben ihre Standorte in der Rheinebene und im Walgau. Sie beschäftigen ebensoviele wie die Industrie. Die hohe Zahl der Pendler, der Binnentransport sowie die Transit- und Verteilerfunktion im Europastraßennetz haben in der Rheinebene eine schwierige Straßenverkehrssituation geschaffen und die weitaus größte Unfallsdichte Österreichs entstehen lassen.

Ein tragender Pfeiler der Wirtschaft, namentlich in den vielen bisher von Entsedlung und Landflucht bedrohten Berggemeinden, ist der Fremdenverkehr. Seine Einnahmen betragen mehr als die halbe Höhe der Exporterlöse der Industrie. Seine beiden Saisonen sind weitgehend ausgewogen. Der Ausländeranteil erreicht bis zu 90%. Im Montafon arbeitet die Vorarlberger Illwerke AG, eines der bedeutendsten Elektrizitätsunternehmen der Alpen, das 1966 21,6% der österreichischen Stromausfuhr lieferte.

Wegen der ungünstigen Relief- und Klimaverhältnisse ist in der Landwirtschaft nur die Viehhaltung bedeutend. Die unvorteilhafte Besitzstruktur, veraltete Rechtsformen, Gemeinschaftsnutzungen von Alm und Forst und Grundzerstückelung durch Realteilung belasten vor allem die vielen Kleinbetriebe. Durch Grundzusammenlegung, Betriebsrationalisierung und Zuchtvieh hat jedoch Vorarlberg bereits die höchste Milchleistung in Österreich erreicht.

Oberregierungsrat Dr. Otto CSIKOS führte aus, daß „Die Wirtschaftsentwicklung Tirols“ auf drei Säulen beruht: Die Land- und Forstwirtschaft samt Bergbau und Energieerzeugung sind mit 15%, Industrie und Gewerbe mit 35% und Fremdenverkehr sowie andere Dienstleistungen sogar mit 50% an der Wertschöpfung beteiligt. Die Klischeevorstellung vom österreichischen West-Ost-Gefälle entspricht nicht den Tatsachen. Der Anteil Tirols an der Bevölkerung Österreichs beträgt 6,5%, der am Bruttonationalprodukt knapp 7%, und ähnliches gilt vom Volkseinkommen und Steueraufkommen.

Natürliche Gunst- oder Ungunstfaktoren bringen eine starke regionale Differenzierung der Wirtschaftskraft mit sich. Die stete Bevölkerungsmehrung und die Agglomerationstendenzen verlangen, daß der öffentliche Verkehr, die Wohnungswirtschaft und die öffentliche Versorgung Überkapazitäten bereitstellen, wofür Kapitaleinsatz, Risikofreudigkeit und Unternehmergeist nötig sind. Bevölkerung, Verkehr und Produktion konzentrieren sich auf das

breite Inntal, während verkehrsabgelegene Seitentäler und ganz Osttirol noch unterentwickelt sind.

Die Vorträge am nächsten Tag waren europäischen Ländern zugeordnet. Hochschulprofessor Dr. Walter STRZYGOWSKI beleuchtete die „Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung der Beneluxländer“. Die drei Staaten der 1944 vereinbarten und 1948 geschlossenen Zollunion befinden sich in lebhaftem Wandel. In den Niederlanden enthält der Nationale Plan ein umfassendes Programm der Raumordnung bis zum Jahre 2000. Nach ihm werden Polder im IJsselmeer angelegt und wird der Deltaplan ausgeführt. Die zunehmende Größe von Tankern und ihres Tiefganges verlangt neue Hafengebauten möglichst weit draußen am offenen Meer. Stückgut wird immer mehr in Container verladen, was neue Umschlagsanlagen erfordert. Auf den Binnenwasserstraßen verdrängen Schubschiffe die Zugschiffe.

In Belgien werden seit 1961 Pläne für einzelne Regionen verwirklicht. Die Kohlenlager in der Maas-Sambre-Furche haben viel von ihrer Bedeutung als Energiequelle und Industriestandort eingebüßt, seit sie zuerst von den neuen, produktiveren Bergwerken der Campine, dann von der deutschen und limburgischen Kohle, weiters von Kohle und Erdöl aus den USA und schließlich durch Erdgas von Slochteren konkurrenziert werden. Der Eisenbahnverkehr beschränkt sich immer mehr auf die Hauptlinien, die außer dem Gütertransport auch den Städteschnellverbindungen dienen und von innerstädtischen Schnellbahnnetzen nicht mehr zu trennen sind. Der Ausbau der Autobahnen schreitet immer weiter fort. Sie bringt auch Millionen Erholungssuchender an die Nordseeküste. Dieser Andrang zwingt den Naturschutz, neue Wege zur Erhaltung der Dünenlandschaft zu gehen.

Hochschulprofessor Dr. Erhart WINKLER legte die „Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung in der Schweiz“ dar. Den hohen Stand der Wirtschaft verdankt die Schweiz vor allem dem Ausbau einer leistungsfähigen Exportgüterindustrie, von der einige Zweige, wie die Maschinen- und die Uhrenerzeugung, eine führende Stellung im Welthandel erobert haben. Die Industrieproduktion konnte jedoch in den letzten Jahren nur mit Hilfe vieler Gastarbeiter gesteigert werden, die große sozial- und kommunalpolitische Probleme mit sich gebracht haben.

Die Landwirtschaft verliert zwar ständig Arbeitskräfte, kann aber durch höhere Produktivität mehr als die Hälfte des heimischen Bedarfes decken. Bodenschätze, außer Salz, fehlen fast ganz. In der Energiewirtschaft ist die Schweiz etwa zu drei Vierteln auf das Ausland angewiesen. Statt Kohlen werden immer stärker Erdöl und Erdölprodukte eingeführt. Erdöl wird schon in zwei eigenen Raffinerien verarbeitet. Die wirtschaftlich nutzbaren Wasserkräfte sind fast alle ausgebaut, sodaß bereits Atomkraftwerke errichtet werden, die in den nächsten Jahren elektrische Energie liefern sollen.

Um die durch die geographisch günstige Lage umfangreichen Durchgangsbewegungen durch die Alpen, den starken Ausländerbesuch und den großen Binnenverkehr bewältigen zu können, hat die Schweiz ihre Eisenbahnen und Straßen großzügig ausgestaltet. Wintersichere Verbindungen zwischen Norden und Süden bilden die neuen Straßentunnels unter dem Großen St. Bernhard und unter dem San Bernardino; der St. Gotthard-Straßentunnel soll 1969 dem Verkehr übergeben werden. Von dem geplanten Netz von Nationalstraßen (1830 km) waren Ende 1967 26% fertiggestellt und weitere 14% im Bau. Die Flughäfen

von Zürich-Kloten, Genf und Basel-Mühlhausen sind in jüngster Zeit für den internationalen Flugverkehr modern erweitert worden. Einnahmen aus dem Ausländergästeverkehr und Dienstleistungen für das Ausland auf dem Gebiete des Bankwesens und der Versicherungen, Lizenzgebühren u. a. verbessern die Zahlungsbilanz bedeutend.

Universitätsprofessor Dr. Josef MATZNETTNER referierte über „Die Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland“. Die Bundesrepublik war 1966 nach der USA der bedeutendste Handels- und hinter der USA und der Sowjetunion der drittgrößte Industriestaat der Erde und der wirtschaftlich stärkste Partner der EWG. Diese wirtschaftliche Stellung keine zwei Jahrzehnte nach dem totalen Zusammenbruch des Deutschen Reiches verdankt die BRD einer Reihe günstiger Umstände, wie dem hohen überkommenen Industriepotential, dem Zustrom von mehr als 12 Mill. arbeitswilligen und zum Teil hochqualifizierten Flüchtlingen und Vertriebenen, dem Ausbruch des „kalten Krieges“, der die ursprünglich auf eine Wirtschaftsdrosselung abzielende Politik der westlichen Alliierten völlig änderte, dem hohen Organisationstalent und der Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

Die Hauptgrundlage der deutschen Wirtschaft bildet der Export hochwertiger Fertigwaren, namentlich der chemischen, der Fahrzeug-, der Maschinen-, der feinmechanischen sowie der optischen Industrie.

Neben diesen Industriezweigen gibt es allerdings auch andere, die stagnieren oder zurückgehen, wie die Textilindustrie. Und neben den hochentwickelten Gebieten liegen rückständige, besonders in den Mittelgebirgen, vereinzelt auch in Nordwestdeutschland und namentlich in der Nähe der Zonengrenze. Vor allem aber ist die Landwirtschaft ein Sorgenkind. Sie konnte zwar trotz sinkendem Anteil an der Bevölkerung ihre Erträge verdoppeln, leidet jedoch besonders unter der starken französischen und auch niederländischen Konkurrenz innerhalb der EWG. Auch die deutsche Hochseefischerei stagniert ziemlich.

Ein weiteres Problem bildet die Energiewirtschaft. Die BRD ist seit 1955 auf diesem Sektor ein Einfuhrland geworden. Das Erdöl verdrängt die Kohle und bringt namentlich das Ruhrgebiet in Schwierigkeiten. Andererseits bieten die Erdölleitungen nach Süddeutschland manchen bisher zurückgebliebenen Gebieten Möglichkeiten einer verstärkten Industrialisierung.

Die starke Verlagerung des Güter- und auch Personenverkehrs auf die Straße beeinträchtigt die Modernisierung der Deutschen Bundesbahn. Der deutsche Fremdenverkehr ist noch entwicklungsfähig.

Die BRD hofft, daß auf die Rezession des Jahres 1967 bald eine neue Konjunkturphase folgen wird. Es werden jedoch große Anstrengungen notwendig sein, um die Höhe und Zuwachsrate der Wirtschaft künftig zu halten und zu steigern. Diesem Ziel sollen vor allem ein großzügiges Raumordnungsprogramm und ein Verkehrsplan dienen.

Zum Abschluß erörterte Professor Dr. Josef BREU „Die Wirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik“. Die politische Spaltung Deutschlands nach 1945 brachte Mitteldeutschland, das sich unter sowjetischer Ägide als Deutsche Demokratische Republik staatlich konstituierte, die schwierige Aufgabe, sich der neuen Wirtschaftslage anzupassen. Viele Industrieanlagen waren zerstört, andere wurden demontiert oder in sowjetische Aktiengesellschaften übergeführt. Dazu kamen Reparationsleistungen an die Besatzungsmacht und Entnahme aus der laufenden Produktion. Die Zerreißung

des wirtschaftlich einheitlichen Deutschen Reiches zwang, Wirtschaft, Außenhandel und Verkehr umzugestalten. Die kommunistische Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung verlangte einschneidende Maßnahmen, wie die Kollektivierung aller Produktionsmittel und die Planwirtschaft. Erst das „Neue Ökonomische System“ von 1963 versucht, die Nachteile einer zu bürokratischen zentralen Planung zu beseitigen.

Im Zuge der Entwicklung ihrer Wirtschaft erweitert die DDR den Braunkohlenabbau und errichtet große Kokereien, Gas- und kalorische Kraftwerke auf Braunkohlenbasis. Sie fördert die chemische Industrie, vor allem die Kunststoffherzeugung aufgrund heimischer und importierter Rohstoffe und geht dabei von der Kalziumkarbid- immer mehr zur Petrochemie über, was durch die Zufuhr sowjetischen Erdöls durch die „Freundschaft“-Leitung erleichtert wird. Sie baut die Metall- und Maschinenindustrie aus, schafft Schiffswerften und entwickelt die Leichtindustrie als eine wichtige Devisenbringerin.

Die DDR ist mit anderen Ländern des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW oder COMECON) wirtschaftlich eng verknüpft. Im Jahre 1966 gingen 69% der Ausfuhr nach RGW-Ländern und 68% der Einfuhr kamen von diesen; die Hälfte des Außenhandels wurde mit der Sowjetunion allein abgewickelt. Die DDR liefert den RGW-Partnern vor allem chemische, feinmechanische und optische Erzeugnisse, Maschinen und ganze Industrieanlagen und bezieht Rohstoffe und Nahrungsmittel. Daneben besteht immer noch ein beträchtlicher „Interzonenhandel“ mit der BRD.

Der dritte und letzte Vortragstag war außereuropäischen Ländern vorbehalten. Die Reihe eröffnete Universitätsprofessor Dr. Hans KINZL, der anhand vieler ausgezeichnete Farbbilder „Die Hauptstädte der südamerikanischen Staaten und ihre bevölkerungsgeographische Bedeutung“ schilderte. Auf der ganzen Erde ist eine Urbanisierung im Gange, die weitreichende wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Folgen nach sich zieht. Besonders gilt das für Südamerika, wo schon heute mehr als die Hälfte der Bevölkerung in großen Städten wohnt. Namentlich in den Hauptstädten ballt sich das wirtschaftliche und politische Leben immer mehr zusammen. Sie sind die Hauptzentren der Industrie, die viele Arbeitskräfte anzieht, denen sie bessere Einkommen bietet als die traditionelle Landwirtschaft. Die Hauptstädte sind auch die Mittler zur übrigen Welt; Aus- und Einfuhr sowie der Geldverkehr gehen über sie.

Der neue Reichtum zeigt sich in modernen Hochhäusern und Glaspalästen, die das alte lateinamerikanische Gepräge der Innenstadt umwandeln. Die Verdichtung des Verkehrs droht die engen Straßen zu verstopfen. Prachtvolle Villenviertel entstehen außerhalb der alten Stadt neben Elendsquartieren der Zuwanderer vom Lande. Die Stadtverwaltung kann im sozialen Wohnbau, in der Versorgung mit Wasser, Licht und anderen öffentlichen Diensten trotz reichlicher Auslandshilfe nicht Schritt halten. Die Zuwanderer sind auch schwer in die Wirtschaft und das Leben der Stadt einzugliedern, zumal sie meist Analphabeten sind.

In den Städten der Andenländer sprechen sie auch nicht Spanisch. Da vollzieht sich aber jetzt sprachlich eine weitgreifende Hispanisierung und anthropologisch eine Rückindianisierung, während das weiße wie das schwarze Bevölkerungselement mehr und mehr zurücktreten.

Ein großartiger Versuch, über alle Schwierigkeiten hinwegzukommen und eine Hauptstadt zum Ansatzpunkt einer neuen Entwicklung des gesamten Staates zu machen, ist die Erbauung von Brasilia. Aber erst die Zukunft wird entscheiden, ob die Probleme der südamerikanischen Hauptstädte dadurch gelöst werden können, daß man an ihrer Stelle neue politische Mittelpunkte schafft.

Hochschulassistent Dkfm. Dr. Felix JÜLG beschäftigte sich mit der „Wirtschaftsentwicklung in den USA“ und illustrierte sie durch gute Farbdias. Wegen der Fülle des Stoffes beschränkte er sich vor allem auf die jüngsten Entwicklungen jener beiden Wirtschaftszweige, die er in den Vereinigten Staaten im Herbst 1967 besonders studiert hatte: die Verkehrs- und die Fremdenverkehrswirtschaft. Er ging von der derzeitigen Änderung der Bevölkerungsverteilung aus. Der Drang nach dem „goldenen Westen“, der in der amerikanischen Geschichte seit langem besteht und zum Teil klimatische und soziale Gründe hat, bringt auch eine Verlagerung der Standorte namentlich der sekundären und tertiären Wirtschaftssektoren mit sich. Diese verlangt in den ariden und semiariden Gebieten einen umfangreichen Ausbau der Infrastruktur, besonders der Wasserwirtschaft. Neben dieser Ost-West-Bewegung gibt es die Wanderung der Neger aus dem Süden in die Städte des Nordostens. Heute leben nur mehr 53% der 22 Mill. amerikanischen Neger in den Südstaaten.

Die Eisenbahnen, einst Hauptträger des amerikanischen Verkehrs und Vorbedingung für die Entstehung eines Staatenbundes, erbringen heute nur mehr 15% der öffentlichen Personen- und 42% der Güterverkehrsleistungen. 60% des öffentlichen Personenverkehrs bewältigt allein das Flugzeug, das gewaltige Flughäfen entstehen ließ. Die meisten Personen befördert jedoch das Privatauto. Mehr als die Hälfte aller Pkw der Erde fahren in den USA. Sie verlangen ein beispiellos großzügiges Straßennetz, namentlich in den großen Städten und ihrer Umgebung. Der Güterverkehr verlagert sich immer mehr von der Bahn auf die Straße, die Binnenschifffahrt und besonders auch auf die Rohrleitungen, die bereits 19% der Güter transportieren.

Der Fremdenverkehr der USA ist der intensivste der Erde. Es gibt keine zuverlässigen Statistiken darüber, aber Stichproben des Department of Commerce lassen erkennen, daß schon 1965 rund 500 Mill. Amerikaner etwa 2 Mrd. Nächtigungen machten. Nur 10 Mill. von ihnen fuhren ins Ausland und nur 1,4 Mill. nach Europa (während rd. 500 000 europäische Touristen die USA besuchten). Die hohe Motorisierung hat Spezialformen der Beherbergungsbetriebe hervorgerufen, wie das Motel und neuerdings die „Motor-Inn“. Der Besuch in den Naturparks hat sich im letzten Jahrzehnt mehr als verdoppelt. Die Zahl der Winterreisen reicht fast an jene der Sommerreisen heran. Die Schizentren entwickeln sich kräftig; sie ahmen in vielem alpenländische Vorbilder nach, sind jedoch in Planung und Konzept beispielgebend.

Als nächster gab Universitätsprofessor Dr. Ernest TROGER, durch eindrucksvolle Dias unterstützt, „Das Bild eines Entwicklungslandes — Thailand“. Thailand besteht zum großen Teil aus Gebirgen, die um die Ebene des Maenam-Chao-Phraya liegen, die Reiskammer und der politische Kernraum des Staates. Die ersten Bewohner waren wahrscheinlich die negroiden Semang, die noch auf der Malaiischen Halbinsel als Waldnomaden leben. Die später durchgewanderten Proto- und Deuteromalaien haben sich außer in den Südprovinzen nur in Splittergruppen erhalten; sie sind im Gegensatz zu den Thai Mohammedaner. Wichtiger sind die Mon-Khmer, die vom

11. Jhdt. an von den aus dem Norden einsickernden Thai überlagert wurden. Diese gründeten 1350 das Reich von Ayuthia, das bis heute fortbesteht, obwohl die Hauptstadt von den Burmesen zerstört und von den Thai nach Bangkok verlegt wurde.

Thailand ist bis heute ein Agrarstaat geblieben. Die Regierung versucht, den Reisanbau durch Zucht neuer Sorten, Einführung besserer Arbeitsbedingungen, Bekämpfung der Pflanzenschädlinge u. a. zu intensivieren, namentlich in der Ebene des Maenam-Chao-Phraya. In anderen Gebieten, vor allem im Norden, wird mit Erfolg versucht, eine zweite Ernte (Tabak, Erdnüsse u. a.) zu erzielen, was freilich die Anlage von Bewässerungswerken voraussetzt.

Im Vergleich zur Landwirtschaft tritt die Industrie stark zurück. Die Regierung hat es bisher vermieden, Betriebe aus Prestige Gründen zu errichten; sie konzentriert sich vielmehr auf agrarische Verarbeitungsindustrien.

Die Wurzeln der Kultur Thailands liegen in Indien und China. In keinem Land Südostasiens ist es zu einer derartigen Verschmelzung zwischen diesen beiden großen Kulturen gekommen wie in Thailand. Die Thai haben ihre Vorbilder nicht einfach übernommen, sondern umgestaltet und eine neue Einheit geschaffen.

Den letzten Vortrag hielt Hochschulassistent Professor Dr. Herwig LECHLEITNER mit dem Titel „Politisches System und Wirtschaftsentwicklung in Libanon“. Libanon ist heute ein Entwicklungsland im eigentlichen Sinne des Wortes, ein Land, das sich rasch aufwärts entwickelt. Das Gewinnstreben privater Unternehmer, vom Staate eher gefördert als eingeschränkt, läßt den kleinen Handelsstaat als letzte Hochburg des klassischen Liberalismus erscheinen. Die nähere Untersuchung zeigt jedoch, daß sich die Auffassungen der politischen aktiven Schichten wandeln und die öffentliche Hand zur Schlichtung der Gegensätze und Entwicklung der zurückgebliebenen Gebiete und Wirtschaftszweige immer mehr interveniert.

Dieser Wandel vollzieht sich in einem Staat mit einer außerordentlich komplizierten sozialen und politischen Struktur. Die Bevölkerung ist in religiöse Gruppen aufgesplittert, unter denen die Maroniten, Sunniten, Schiiten, Griechisch-Orthodoxen, Griechisch-Unierten und Drusen zahlenmäßig führen. Die Loyalität vieler Libanesen gilt zuerst der eigenen Sippe, dann zumeist ihrem Za'im, dem traditionellen Bezirks-, Stadt- oder Quartiersführer der eigenen Religionsgruppe, dann der Religionsgemeinschaft insgesamt und erst in letzter Hinsicht dem Staate. Ein ausgeklügelter konfessioneller Proporz herrscht im ganzen Staatsapparat vor, der auch durch Zentralismus, Legalismus und unklare Kompetenzen behindert wird. Zur zielgerichteten Förderung oder Lenkung der Wirtschaft wurden autonome Ämter außerhalb der schwerfälligen Ministerialbürokratie gegründet, z. B. das Office Fruitier, der Grüne Plan, das Industrieinstitut u. v. a.

Die Amtszeit des Präsidenten General Chehab (1958—1964) brachte eine Wende in der Wirtschaftspolitik. Das Pariser Institut IRFED arbeitete in einer umfangreichen Studie die Grundprobleme der Wirtschaft heraus: gefährliche Einseitigkeit ihrer Struktur (zwei Drittel des Nationalproduktes werden von Handel und Dienstleistungen erstellt), schlechte Verteilung des Sozialproduktes sowie Rückständigkeit der peripheren Landesteile. Seither wird in der Landwirtschaft Kulturland durch Terrassierungen und Bewässerungsanlagen, auch im Zusammenhang mit neugebauten Wasserkraftwerken, bewahrt und gewonnen.

Für die stark anwachsende Obsternte schafft man Lagerräume und Absatzmöglichkeiten. In den Hochregionen der Gebirge wird aufgeforstet und zugleich die Ziegenhaltung eingeschränkt. Jedes Dorf soll eine Zufahrt, Trinkwasser und elektrischen Strom erhalten, Maßnahmen, die erwarten lassen, daß sie die Landflucht hemmen. Beratung, Zollerleichterungen, Schutzzölle sowie Steuerbefreiungen sollen die Industrialisierung fördern und das Mißverhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr mildern. Die größten Verkehrsprojekte sind die Weiterführung der Küstenautobahn, ein Straßentunnel durch das Libanongebirge und die Vergrößerung des Hafens und Flughafens von Beirut. Straßenbau und Pflege der Altertümer sollen auch dem Fremdenverkehr zugutekommen. Weitere Pläne beziehen sich auf eine künftige Internationale Messe Tripoli, Kontrolle und Garantien im Geldwesen, Einführung einer Sozialversicherung und auf den Volkswohnbau.

Libanon kann mit seiner Wirtschaftsentwicklung seinen arabischen Nachbarn ein Beispiel geben und ihnen auch durch Vermittlung von Wissen und Erfahrung helfen.

Zum Abschluß dankte Prof. Dr. L. SCHEIDL allen Erschienenen, namentlich den Ehrengästen, den Vortragenden, Generalsekretär Prof. Karl SCHEIDL für seine große organisatorische Leistung und den ausländischen Gästen von der Tschechoslowakischen Akademie der Wissenschaften, Dozent Dr. Jaromir DEMEK und Dozent Dr. Miroslav MACKA.

Ministerialrat Dr. Anton KOLBABEK schloß die Tagung mit warmen Worten, in denen er dem Institut für Österreichkunde für die Organisation und Hochschulprofessor Dr. L. Scheidl für die Leitung der Tagung dankte.

Am 1. Juni führte Hofrat Direktor Dr. Ferdinand PRILLINGER noch viele Teilnehmer auf einer Exkursion zum Magnesitwerk Hochfilzen und weiter über den Paß Thurn und die Kitzbühler Alpen in den Oberpinzgau und über Zell am See zurück nach Saalfelden.

Das Institut für Österreichkunde, das bereits die Vorträge der 3. Österreichischen Geographentagung unter dem Titel „Geographie und Wirtschaftskunde“ herausgebracht hat, plant die diesjährigen Vorträge in einem Bande „Geographie und Wirtschaftsentwicklung“ zu veröffentlichen.

MARIO BLASONI, Krems:

VORSCHLÄGE ZUR LEHRSTOFFUMGLIEDERUNG DES FACHES GEOGRAPHIE UND WIRTSCHAFTSKUNDE AN HÖHEREN TECHNISCHEN LEHRANSTALTEN

Da das Reifezeugnis einer Höheren Technischen Lehranstalt (HTL) — nach Ablegung verschiedener Ergänzungsprüfungen — auch zu einem anderen als dem technischen Hochschulstudium berechtigt, muß von Geographen mit Sorge die Frage gestellt werden, ob hinsichtlich ihres Unterrichtsfaches die vermittelte Fachausbildung ausreicht.

Einst war die höhere Gewerbeschule eine nach französischem Vorbild ausgerichtete Eliteschule. Eine vertiefte fachtheoretische Ausbildung würde zwar

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1968

Band/Volume: [110](#)

Autor(en)/Author(s): Scheidl Leopold

Artikel/Article: [ÖSTERREICHISCHE GEOGRAPHENTAGUNG 1968
293-301](#)