

## GEOGRAPHISCHE INFORMATIONEN

Herausgegeben von der Kartograph. Anstalt Freytag-Berndt und Artaria, Wien  
 Bearbeitung unter der Leitung von FRITZ AURADA

## KURZNACHRICHTEN

## EUROPA

## ÖSTERREICH

## Die Adria-Wien-Pipeline (AWP)

Als die Österreichische Mineralölverwaltung (ÖMV) im August 1960 mit einigen maßgebenden Kreditinstituten auf Regierungswunsch eine „Pipeline-Studiengesellschaft“ gründete, hielt sie es gleichwohl für „verfrüht“, zur Versorgung Österreichs eine Rohöl-Fernleitung in Betracht zu ziehen. Vor allem erachtete sie eine Verlängerung der Ostblock-Ölleitung (vgl. Geogr. Inf. 1965/21, S. 348; 1967/26, S. 423) von Preßburg nach Wien für unzumutbar, weil sie damit auf eine bestimmte Bezugsquelle festgelegt wäre. Sie wolle vielmehr je nach Preisgünstigkeit frei wählen und westliches Öl von Bayern her donauabwärts, östliches Öl von Preßburg donauaufwärts befördern.

Zur selben Zeit lag indessen österreichischen Regierungsstellen ein *Vorschlag des italienischen Staatskonzerns ENI* (Ente Nazionale Idrocarburi) zum gemeinsamen Bau einer Ölleitung Triest—Wien mit einer Jahreskapazität bis 3 Mill. t vor. Pläne ähnlicher Art erscheinen jedoch als unrealistisch, weil die Souveränität Österreichs nicht zuletzt auf das „Wiener Memorandum“ von 1955 zurückgeht, das den internationalen Ölgesellschaften ihre Rechte garantiert und der Republik daher eine autonome Ölpolitik verwehrt. Tatsächlich meldeten die westlichen Firmen prompt ihre Ansprüche an, was in der Folge zu sieben Jahre langen, zähen Verhandlungen führte. Ein tödlicher Flugzeugabsturz des ENI-Präsidenten in günstigem Zeitpunkt stärkte die Ausgangsbasis der Konzerne, ein weiteres Fliegerunglück im April 1963 am Brenner zeigte, daß eine Ölleitung von Italien über die Alpen ohne Mitwirkung Österreichs bereits konkrete Formen anzunehmen begann.

Nachdem sich die ÖMV am 26. 3. 1963 in einer *Grundsatzvereinbarung* mit BP

(British Petroleum), ESSO (Standard Oil), Mobil Oil, Shell und TOTAL (Compagnie Française des Petroles, früher Aquila) auf eine Abzweigung von einem durch diese Firmen zu erbauenden Großstrang beschränkt hatte, errichteten diese von Dezember 1964 bis Februar 1967 die 464 km lange Transalpine Ölferrnleitung (TAL) Triest—Plöcken—Felbertauern—Hahnenkamm—Ingolstadt mit einem Rohrdurchmesser von 40“ (= 102 cm) und einer Jahreskapazität von vorerst 25 (Ziel: 54) Mill. t (vgl. Geogr. Inf. 1965/21, S. 348; Wirtschaftsbeilage zum Neuen Schulatlas, Freytag-Berndt, S. 12).

Inzwischen entstand in der Bucht von Muggia südlich von Triest ein moderner Ölhafen, dessen Piers nach Endausbau jährlich 1000 Tanker bis 160.000 t dw aufnehmen werden (vgl. Geogr. Inf. 1967/27, S. 450). Vom nahegelegenen Tanklager San Dorligo tritt das Öl seine viertägige Reise nach Ingolstadt an, wobei es am Felbertauern in 1550 m seinen höchsten Punkt erreicht (unterwegs 5 Pumpstationen) und sodann mit Hilfe der Schwerkraft fließt. Am 13. 4. traf die erste Schiffsladung für die TAL, 58.000 t Kuwait-Öl, in Triest ein. In der Folge wurde der italienische Abschnitt gefüllt, während auf der österreichisch-bayrischen Trasse die letzten Wasserdruckproben durchgeführt wurden. Am 3. 10. 1967, 13.45 Uhr, erreichte das erste Öl Ingolstadt.

Damit hatte sich binnen weniger Jahre, wie bei der Dynamik der Erdölwirtschaft heute üblich, die *Situation für Österreich grundlegend geändert*. Österreichs Verbrauch an Erdölprodukten, bezogen auf Rohöl, 1958 erst 2 Mill. t, 1964 schon 5 Mill. t (vgl. Geogr. Inf. 1965/21, S. 343), dürfte bis 1970 9, 1975 13, 1980 17 und 1985 gar 22 Mill. t erreichen. In der Rohenergiebilanz stellen Erdöl und Erdgas bereits mehr als die Hälfte des Bedarfs. So selbstverständlich daher der Bau einer Ölferrnleitung wirtschaftlich erschien, so kompliziert erwies

sich die Materie in kommerziell-politischem Blickwinkel. Die ÖMV betreibt zwar die (noch) einzige Großraffinerie Österreichs, erfaßt mit ihren Vertriebsorganisationen jedoch nur 20% des Marktes. Schon in Anbetracht dieser Abhängigkeit bezüglich des Absatzes von den internationalen Gesellschaften war an einen Alleingang der ÖMV nicht zu denken. Sie konnte vielmehr nur versuchen, in Verhandlungen mit den Großfirmen das bestmögliche Ergebnis zu erzielen.

Nach prinzipieller Einigung über den Bau einer Anschlußleitung von der TAL nach Wien im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft der großen in Österreich tätigen Mineralölgesellschaften wurde am 22. 7. 1965 die *Adria—Wien—Pipeline* (AWP) GmbH gegründet, um vorerst die nötigen behördlichen Genehmigungen zu erwirken. Bis Jahresende konnte auch mit dem ENI eine Einigung erzielt werden, wonach sich nun folgende *Beteiligungsverhältnisse* der Gesellschafter an der AWP ergeben: ÖMV 51%, Shell 14,5%, Mobil 12,5%, BP 7,5%, Esso 6,5%, Total 4% und AGIP (Agenzia Generale Italiana Petroli, Vertriebsorganisation des ENI) ebenfalls 4%. Damals rechnete man in Kürze mit endgültigem Vertragsabschluß, plante den Leitungsbau für 1966/67 und kalkulierte eine Jahreskapazität von 2, nach Endausbau 6 Mill. t eine von jugoslawischer Seite aneobtene Trassenführung Koper—Laibach—Gleisdorf—Wien, 70 km kürzer als Triest—Wien, war als zu großes Investitionsrisiko verworfen worden.

Im Lauf des folgenden Jahres ergaben sich indessen zwischen der ÖMV und den Großfirmen gegensätzliche Ansichten in der *Standortfrage* einer *neuen Raffinerie*, worauf auch die Arbeitnehmerorganisationen den Gesamtkomplex der geplanten AWP-Verträge einer scharfen Kritik unterzogen und diesbezügliche Expertengutachten ausarbeiten ließen. Die Bundesregierung wurde sowohl von dieser Seite aufgefordert, die österreichischen Interessen zu wahren, als auch von den internationalen Gesellschaften in einem Memorandum davon unterrichtet, welche Vorteile die Verträge der ÖMV bringen würden. In Regierungsauftrag führte die zur Verwaltung der verstaatlichten Unternehmungen geschaffene Österreichische Industrieverwaltungsgesellschaft (ÖIG) zwischen 11. 5. und 15. 6. 1967 zielführende Gespräche mit den internationalen Gesellschaften, als deren Koordinator Mobil-Generaldirektor Dr. Lewinsky fungierte. Dieses Verhandlungsergebnis wurde sodann in einer außerordent-

lichen Hauptversammlung der ÖMV als Beschluß protokolliert. Im Sinne dieser Eigentümerbeschlüsse unterfertigte der Vorstand der ÖMV am 6. 7. 1967 mit den Vertretern der beteiligten Firmen im Wiener Palais Auersperg das AWP-Vertragswerk.

Die 418 km lange *Leitung* (AWP) beginnt nordöstlich des Plöckens mit dem von der TAL aus einem 4 km langen 30"-Anschlußrohr belieferten *Tanklager Würmlach* mit vorläufig vier Tanks zu je 50.000 m<sup>3</sup>. Die Trasse zieht etwa parallel zu Gail und Drau ostwärts und überquert die *Koralpe* bei *Soboth*, wo sie in 1350 m Höhe ihren Scheitelpunkt erreicht. Bei Wettnannstätten an der Laßnitz zweigt die *Stichleitung* zu der 12 km entfernten *geplanten Raffinerie Lannach* ab. Bei *Wildon* kreuzt die Trasse die Mur, führt dann durch das oststeirische Hügelland und überschreitet den *Wechsel*, die *Bucklige Welt* und die *Rosalia* nordwärts. Zu ihrem *Endpunkt Schwechat* macht sie somit einen Umweg über Hornstein—Götzendorf, um das Grundwasservorkommen des südlichen Wiener Beckens von vornherein von jeder Gefährdung auszuschließen.

Die für die AWP erforderlichen 35.000 Rohre zu 12 m Länge mit 18" (= 46 cm) Durchmesser, die insgesamt 31.000 t wiegen, werden in einen 1,5 m tiefen Graben versenkt, womit in der Regel 1 m Erdüberdeckung gegeben ist. Nach Fertigstellung und Rekultivierung der Baustellen wird die Leitung also im Gelände nicht mehr kenntlich sein, während Leitungen über wertlose oder ungünstige Böden, etwa die TAP durch Arabiens Wüsten oder die Erdgasleitung nach Norilsk über ewig gefrorenen Boden (vgl. Geogr. Inf. 1966/24, S. 402) oberirdisch verankert sind. Die *Dimensionen der Leitung* gestatten mit vorerst vier Pumpstationen den Transport von 5,5 Mill. t im Jahr. Im Endausbau werden 11 Pumpstationen 10 Mill. t jährlich ermöglichen, wovon 7 Mill. t bis Schwechat gelangen. Der Vollbetrieb der AWP wird zu diesem Zeitpunkt 40.000 PS, also rund 250 Mill. kWh Energie im Jahr erfordern. 21 Kreuzungen mit Eisenbahnen, 170 mit Straßen, 180 mit Wasserläufen und gegen 1000 mit technischen Anlagen werden zu meistern sein. Die Gesamtbaukosten dürften 1,6 Mrd. S betragen, von denen 80% an die heimische Wirtschaft vergeben werden könnten.

Auf die *Raffinerienfrage* ist die lange Verhandlungsdauer in erster Linie zurückzuführen. Die ÖMV-Großraffinerie *Schwechat* (vgl. Geogr. Inf. 1964/18, S. 297)

kann seit 1964 4 Mill. t Rohöl jährlich verarbeiten. Im Zuge des AWP-Anschlusses wird ihre Kapazität auf 7 Mill. t gebracht, die durch langfristige Lohnvertragsverträge, durch Ausweitung des eigenen Vertriebs und durch Lieferung von Äthylen und Butadien an die neue Petrochemie im Schwechater Raum ausgenützt erscheint. Im Hinblick darauf sind bereits Vergrößerungen in den Nebenanlagen der Raffinerie (Kraftwerk) und im Tanklager (50.000 m<sup>3</sup>-Behälter) im Gang. Für eine *neue Großraffinerie* hatte die ÖMV, gestützt auf entsprechende Gutachten, den Raum *Bleiburg* vorgesehen, worauf die Kärntner Landesregierung noch im Februar 1967 mit einstimmigen Beschluß beharrte, wobei sie sich von regional- und strukturpolitischen Erwägungen leiten ließ. Da die internationalen Gesellschaften jedoch unbedingte den Grazer Raum für die neue Raffinerie forderten, gingen ÖIG und ÖMV von ihrem Standpunkt ab, um den Vertragsabschluß nicht zu gefährden. Somit wurde am 6. 7. 1967 auch eine Erdölraffinerie-GmbH gegründet, an der die internationalen Firmen zu 74% und die ÖMV zu 26% beteiligt sind. Im *Raum Lannach*, auf halbem Weg zwischen Graz und Deutschlandsberg, soll bis Ende 1970 eine 2 bis 3 Mill. t-Raffinerie entstehen, wogegen sich nun die Stimmen der Naturschützer des häufig windstillen Kainachtales erheben, die Luftverschlechterung befürchten. Sollte von einem Vertragspartner der Bau weiterer Raffinerien geplant werden — man denkt an Linz oder Saalfelden —, so wurde der ÖMV das Recht eingeräumt, sich bis 1980 an vier Raffinerien mit ebenfalls je 26% zu beteiligen.

Zur Ausnützung der Schwechater Kapazität verpflichteten sich die Partner im Vertragswerk, innerhalb sechs Jahre nach Betriebsaufnahme der AWP von der ÖMV 5,5 Mill. t Produkte und in den folgenden sieben Jahren eine weitere Million zu kaufen. Für dieselben Zeiträume ist eine Lohnverarbeitung für die Großfirmen von 1,4 bzw. rund 2,4 Mill. t jährlich bei der ÖMV vorgesehen.

Als Trostpflaster für den Verzicht auf Bleiburg wählte die AWP Klagenfurt zum Firmensitz. Mit 100 Mill. S Eigenkapital zählt sie zu den größten Gesellschaften Österreichs. Als symbolischen Baubeginn der AWP nahm der österreichische Bundeskanzler am 5. 8. 1968 den ersten Spatenstich in Würmlach vor. Der zügige AWP-Bau wird im Frühling 1969 einsetzen und bis Juli 1970 abgeschlossen sein. Eine Beteiligung an der TAL strebte die AWP laut Pressemeldung zwar an, erzielte sie

aber bisher nicht. Sie stützt sich vielmehr auf einen Belieferungsvertrag.

Während der Bundeskanzler in Würmlach einer „*Verkehrspolitik ohne staatliche Fesseln*“ das Wort redete und auch das Handelsministerium Freimarktgrundsätze vorzieht, zumal die bestehende Rechtslage beim TAL-Bau ausreichte, befürwortet das Verkehrsministerium (nebst den Arbeitnehmerverbänden) die Schaffung eines „*Pipelinegesetzes*“, das den Bau und Betrieb von Rohrleitungen und Raffinerien einem Genehmigungsverfahren unterwerfen und im Rahmen eines Energiekonzepts die Abstimmung auf die anderen Verkehrsträger gewährleisten sollte.

Quellen: AWP-Pressematerial (Dipl.-Ing. G. JUSZCZYNSKI); Shell-Wirtsch.-Nachr. 1967/11 (41), 13 (49); Arbeit u. Wirtsch. 1965/7 (14), 1966/12 (2), 1967/1 (55), 4 (1), 6 (33), 12 (2); AZ 17. 7. 63 (9), 15. 4. 64 (4), 14. 1. 65 (2), 16. 11. 65 (4), 21. 9. 68 (4); Bank u. Börse 17. 8. 68; Erdölarb. 20. 7. 67; Finanznachr. 1967/14; Glück auf 1967/9; Kurier 1. 12. 60, 22. 4. 63, 18. 11. 66, 5. 9. 68 (Triestbeil.); Neues Journal 26. 2. 67; Presse 21. 3. 61, 1. 4. u. 23. 7. 65, 21. 4. 66, 17. u. 24. 1., 9. 2., 29. 8. u. 15. 12. 67, 22. 5., 13. 7. u. 6. 8. 68; Shell Mag. 1965 (269, 343); Volksst. 12. 10. 61, 15. 2. 66, 11.—19. 4. 67; Wiener Ztg. 22. 1. 61; Wochenpr. 5. 4. 67.

F. SLEZAK

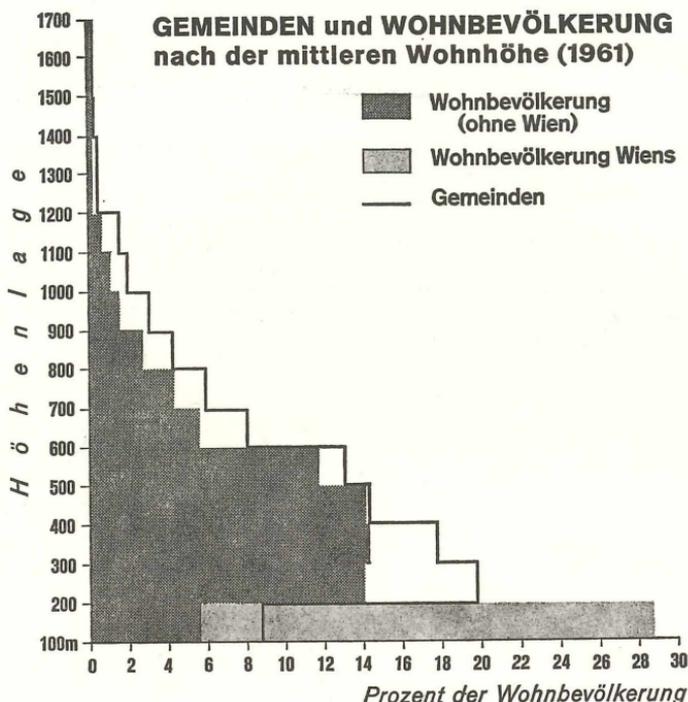
## ÖSTERREICH

### Gemeindehöhenlagen u. vertikale Bevölkerungsverteilung

Bei der Ausarbeitung der Volkszählung 1961 wurde im Österreichischen Statistischen Zentralamt ein Verfahren durchgeführt, das weiterreichendes Interesse erwarten darf: die Ermittlung der „*Mittleren Wohnhöhe*“ der Bevölkerung. Diese ist das Mittel aus den Bevölkerungszahlen und den absoluten Höhen aller ausgewiesenen Siedlungen einer bestimmten Gemeinde: es wurde die absolute Höhe jedes Ortschaftsbestandteiles mit der zugehörigen Bevölkerungszahl multipliziert, dann die Summe dieser Werte pro Gemeinde addiert und durch die Gesamtzahl der Gemeindebevölkerung dividiert. *Alle Angaben* — seien es Bevölkerungszahlen, sei es die inzwischen stark reduzierte Anzahl der Gemeinden, *basieren auf den Zahlen des Jahres 1961.*

In der dieser Arbeit beigegebenen Skizze wird das Ergebnis graphisch zum Ausdruck gebracht. —

Bedingt durch Wien, wohnten in den *untersten Höhenstufen (bis 200 m)* 28,7% der österreichischen Bevölkerung (2,03 Mio



Personen) in 353 Gemeinden. Die nächste Stufe (200–300 m; 793 Gemeinden) wurde 1961 ebenso wie die beiden darauffolgenden (300–400 m; 712 Gemeinden und 400–500 m; 564 Gemeinden) von ungefähr je 1 Mio Menschen bewohnt (je ungefähr 14%). Die meisten Groß- und Mittelstädte Österreichs liegen in den drei untersten Höhenzonen, ebenso auch die meisten der zahlreichen Zwerggemeinden in Niederösterreich, im Burgenland und in der Steiermark (wobei festzuhalten ist, daß inzwischen durch zahlreiche Gemeindezusammenlegungen vor allem in diesen Bundesländern die Zahl der Kleinstgemeinden stark gesunken ist). In den mittleren Wohnhöhen über 500 m sinkt sowohl die Anzahl der Gemeinden als auch die Anzahl der dort wohnenden Personen. Im allgemeinen nimmt auch die Durchschnittsgröße der Gemeinden ab.

In den 1146 Gemeinden Österreichs mit einer mittleren Höhenlage von 300 m und darunter (28,6%) hatten wohnen 42,8% der Bevölkerung. Von den Naturlandschaften Österreichs gehören in diese Stufen südlich der Donau fast das ganze östliche Alpenvorland, ein Großteil des Wiener Beckens und des Burgenlandes sowie Teile der Ost- und der Untersteiermark; nörd-

lich der Donau gehören das Marchfeld, fast das ganze Weinviertel und das Machland hierher.

In den 1276 Gemeinden zwischen 301 und 500 m (31,9%) lebten 28,6% der Bevölkerung. Dieser Höhenbereich umfaßt südlich der Donau das westliche Alpenvorland, das Voralpengebiet, das südliche Wiener Becken, die höheren Teile des Burgenlandes, das ost- und das weststeirische Hügelland, das Klagenfurter Becken, das Salzachtal unterhalb von Golling und das Rheintal; nördlich der Donau ist das östliche Waldviertel hier einzuordnen.

In einer mittleren Höhenlage bis 500 m gab es 1961 also 2422 Gemeinden (60,5%) mit 74,4% der Bevölkerung.

Die drei Höhenzonen von 501–800 m mittleren Wohnhöhe bewohnten in 1086 Gemeinden (27,2%) immerhin noch 22% der österreichischen Bevölkerung. In diesem Bereich liegen das Hausruckgebiet, ein großer Teil der östlichen österr. Alpen, viele Alpentäler und der Vorderwald, ferner das westliche Waldviertel und ein Großteil des Mühlviertels.

Die Höhenzonen bis 800 m umfassen also 87,7% der Gemeinden und 93,3% der Bevölkerung Österreichs.

Zwischen 801 und 1000 m mittlerer Wohn-

höhe liegen immerhin noch 298 Gemeinden (7,4%) mit 4,4% der Gesamtbevölkerung, die in den Alpen und in den höchsten Teilen des Steirischen Randgebirges und des Wald- und Mühlviertels wohnen.

In mittleren Wohnhöhen über 1000 m liegen 4,9% der Gemeinden mit 2,3% der Einwohner (1001—1200 m: 140 Gemeinden; 1201—1600 m: 50 Gemeinden; über 1600 m: 3 Gemeinden).

Nach Bundesländern geordnet ergibt sich für 1961 folgende Einteilung: Wien: 1 Gemeinde bis 300 m; Niederösterreich: 1.652 Gemeinden von unter 300 bis 1000 m; Oberösterreich: 445 Gemeinden von

unter 300—1000 m; Salzburg: 119 Gemeinden von 301—1600 m; Tirol: 287 Gemeinden von 301— über 1600 m; Vorarlberg: 96 Gemeinden von 301—1600 m; Burgenland: 319 Gemeinden von unter 300—800 m; Steiermark: 851 Gemeinden von unter 300—1600 m und Kärnten: 229 Gemeinden von 301—1600 m 229 Gemeinden von 301—1600 m mittlerer Wohnhöhe.

Welche Zusammenhänge bestehen zwischen mittlerer Wohnhöhe und wirtschaftlicher Zugehörigkeit der Bevölkerung? Darüber soll eine Tabelle mit Verhältniszahlen zusammenfassende Auskunft geben:

	— 300 m	301—500 m	501—800 m	801—1000 m	1001—1200 m	1201—1600 m	über 1601 m
Land- und Forstwirtschaft	9,0	18,1	22,7	33,2	35,4	45,5	41,3
Industrie und Gewerbe	38,5	39,9	39,4	35,3	34,8	27,8	29,6
(Hotelgewerbe)	(1,8)	(1,8)	(2,4)	(3,9)	(6,6)	(7,3)	(14,5)
Handel und Verkehr	16,0	12,0	11,7	9,1	8,3	8,2	6,8
Freie Berufe	5,9	4,7	3,5	2,6	3,2	2,9	10,3
Öffentlicher Dienst	5,7	4,8	3,5	2,5	2,6	2,9	3,2
Haushaltung	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,4
Unbekannt	0,8	0,7	0,6	0,7	0,9	0,8	0,5
Pensionisten und Rentner	23,5	19,1	17,8	15,7	13,9	10,9	6,9

In der untersten Stufe ist der Anteil an städtischer Bevölkerung mit den für Städte typischen Erwerbszweigen sehr groß. Bei steigender Höhe nimmt der Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Bevölkerung bis zur vorletzten Stufe ständig zu. Wegen der bedeutenden Fremdenverkehrswirtschaft sind Industrie und

Gewerbe in den obersten Stufen stark vertreten. Der Anteil der Pensionisten und Rentner nimmt mit der Höhe stetig ab.

Quelle: H. Desoye u. H. Helczmanovszki, Österreichs Wohnbevölkerung nach der mittleren Wohnhöhe 1961, Statistische Nachrichten, Nr. 10/1965.

A. KÖTTNER

## ÖSTERREICH — SCHWEIZ

### Der Außenhandel 1967 — ein Vergleich

Die beiden Alpenrepubliken, die im Aufbau ihrer Großlandschaften viel gemeinsam haben, sind in ihrer wirtschaftlichen Struktur stark voneinander verschieden. Während Österreich als Grundlage seiner Industrie vielfach auf eigene Bodenschätze zurückgreifen kann, fehlen diese der Schweizer Industrie fast zur Gänze. Während Österreich u. a. große Mengen an Holz exportiert, muß die Schweiz solches einführen. Es kam daher in der Eidgenossenschaft zum Aufbau einer arbeitsintensiven Exportindustrie, die durch die Qualität ihrer Erzeugnisse Weltruf genießt.

Die Verflochtenheit der Außenhandelsbeziehungen ist bei zahlreichen Industrieprodukten außerordentlich stark und der Schweizer Industrie kommt die bessere Kapitalausstattung sehr zugute. Die Schweiz ist stärker industrialisiert als Österreich, das jedoch mehr Großbetriebe hat.

Deshalb soll der Außenhandel des Jahres 1967 beider Staaten einer kurzen vergleichenden Betrachtung unterzogen werden; da es bei dieser Darstellung in erster Linie auf die Tendenzen des Ex- und Importes ankommt, sollen nur wenig absolute, dagegen mehr Verhältniszahlen angeführt werden.

Sowohl in Österreich als auch in der Schweiz war im Jahr 1967 die Ausweitung

des internationalen Handelsverkehrs geringer als in den vergangenen Jahren.

Während in *Österreich* eine Zunahme der Einfuhr überhaupt nicht zu verzeichnen war (Ursachen waren eine sehr gute Ernte 1966, ein leichter Konsumrückgang und Rationalisierungsmaßnahmen), stagnierten diese in der *Schweiz* zwar nicht, nahmen aber wesentlich schwächer zu als in den Jahren zuvor (*Österreich*: 60,5 Mia S = -0,8%; *Schweiz*: 17,7 Mia sFr = +4,3% gegenüber 1966). Die im Import stärksten *Warengruppen* waren 1967 in *Österreich* Maschinen, chemische Produkte, Textilien, Kraftfahrzeuge und elektrische Maschinen bzw. Apparate, wobei Textilien (+20%), elektrische Maschinen und Apparate (+11%) und Chemikalien (-10%) am stärksten zunahm. Stark fielen die Importe von Eisen und Stahl (-14%). In der *Schweiz* waren es vor allem Konsumgüter, die zur Einfuhrsteigerung beitrugen (Kraftfahrzeuge, Elektrogeräte, Bekleidung und Schuhwaren); aber auch Rohöl und Chemikalien wiesen steigende Tendenz auf. Rückläufig waren dagegen Kohle, Heizöl und Rohkaffee.

Nach *Herkunftsländern* ergeben sich interessante Umschichtungen. Nach *Österreich* gingen die Importe aus den *EWG-Ländern* gegenüber 1966 um 1% zurück, machten aber immer noch rund 60% der Gesamteinfuhren aus. In die *Schweiz* nahmen die *EWG-Importe* nur um 2,9% zu; es sind dies ebenfalls rund 60% der Gesamteinfuhren. Aus den *EFTA-Ländern* importierte *Österreich* um 14% mehr (ca. 19% der Gesamteinfuhren) und die *Schweiz* um fast 11% mehr (ca. 17% der Gesamteinfuhren). Aus den *übrigen Staaten* bzw. Wirtschaftssystemen ist sowohl nach *Österreich* als auch nach der *Schweiz* mit wenigen Ausnahmen ein Rückgang oder eine Stagnation der Importe zu verzeichnen gewesen.

Die *Exporte* *Österreichs* und der *Schweiz* standen im Zeichen einer *kräftigen Ausweitung des EFTA-Handels* (vor allem nach Großbritannien und in die *Schweiz* bzw. nach *Österreich*). Die Zunahme betrug für *Österreich* 20% und für die *Schweiz* 18%. Für *Österreich* genügte die Ausweitung des *EFTA-Handels* (22% der Gesamtimporte), um die *EWG-Diskriminierung* zu kompensieren. In die *EWG-Länder* waren die *Exporte* von *Österreich* und der *Schweiz* sehr unterschiedlich; in die *BRD* war aus beiden Staaten ein Rückgang zu verzeichnen, dagegen nach *Italien* eine Zunahme (vor allem von *Österreich* aus durch Zunahme der Lebendvieh- und Holzexporte).

In die *übrigen Staaten* und Wirtschaftssysteme ist sowohl von *Österreich* als auch von der *Schweiz* aus im allgemeinen eine schwache Zunahme der *Exporte* zu registrieren, vereinzelt aber auch eine Abnahme. Besondere Zunahme der *Exporte* konnte *Österreich* nach dem Fernen Osten erzielen. Am stärksten reduzierten sich die *Exporte* von Nichteisenmetallen und Holz (-5%). Die im *Export* stärksten *Warengruppen* waren in *Österreich* 1967 Eisen und Stahl, Maschinen, Textilien, Holz, elektrische Maschinen und Apparate und chemische Produkte; Wasserfahrzeuge gingen vor allem in die Sowjetunion. Aus der *Schweiz* wurden 1967 als stärkste *Warengruppen* Maschinen, elektrische Maschinen und Apparate, chemische Produkte, Uhren und Lebens- und Genussmittel ausgeführt. Die *Ausfuhr* war vor allem bei Woll- und Baumwollgarnen rückläufig. Stark zugenommen hat der *Export* von graphischen Erzeugnissen. — Die schwache Steigerung der *Schweizer Ausfuhr* ist auf eine Verlangsamung der *Expansion* in vielen Wirtschaftszweigen zurückzuführen, die bei der *Investitionsgüterbeschaffung* zu *Abschwächungen* führte.

Das *Außenhandelsdefizit* war in *Österreich* und in der *Schweiz* 1967 das geringste seit mehreren Jahren.

Durch die *EFTA-Verträge* sind die beiden *Nachbarn* *Österreich* und die *Schweiz* wirtschaftlich enger zusammengerückt als je zuvor. Das zeigt sich auch in der Entwicklung des *Außenhandels* zwischen den beiden Staaten im ersten Halbjahr 1968. *Österreichs* *Ausfuhr* in die *Schweiz* steigen um weitere 14%, die *Exporte* der *Schweiz* nach *Österreich* um über 16% gegenüber der ersten Hälfte des Jahres 1967. Die *österreichische* *Wirtschaft* paßt sich in immer stärkerem Maß den derzeitigen Gegebenheiten an, da die *Hoffnung* auf ein baldiges *EWG-Arrangement* — die einen oft unrealistischen *Zweckoptimismus* zur Folge hatte — sich bis heute als trügerisch erwies, ganz abgesehen vom politischen Gesichtspunkt. Um so erfreulicher ist es, daß sich wenigstens die wirtschaftlichen Bindungen der *EFTA-Staaten* untereinander so sehr verstärken.

Quellen: Neue Zürcher Zeitung v. 2. 2. u. 20. 4. 1968; Die Presse v. 13. 11. 1968; E. Winkler, *Österreich* und die *Schweiz* — ein wirtschafts- und verkehrsgeographischer Vergleich. Festschrift zur Hundertjahrfeier der Geogr. Ges. in Wien 1856—1956, Wien 1957.

## ITALIEN

## Ausbau der Magistrale Mailand—Neapel

Die Verbesserung der Verkehrssituation spielt in wirtschaftlich hochentwickelten Ländern eine lebenswichtige Rolle; dies gilt auch für den Schienenverkehr. Vor diesen Problemen stehen in einem besonderen Maß Staaten mit großer Längenausdehnung, wie z. B. Österreich und auch Italien.

Die 845 km lange Strecke Mailand—Rom—Neapel bildet heute das Rückgrat des italienischen Eisenbahnnetzes, hinter dem die beiden anderen ebenfalls wichtigen Verbindungen Genua—Pisa—Rom und Bologna—Ancona—Bari doch etwas zurücktreten. Die technische Ausstattung dieser Magistrale entspricht teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen; es darf aber nicht übersehen werden, daß Teilschnitte bereits hervorragend ausgebaut und außerordentlich leistungsfähig sind.

Bei Betrachtung der Strecke Mailand—Neapel müssen wir vier Hauptabschnitte unterscheiden, die nun einzeln einer kurzen Betrachtung unterzogen werden, bevor ein kurzes Resümee zu ziehen ist.

1. Abschnitt: Mailand—Bologna (219 km). Diese Linie verläuft fast geradlinig und weist nur unbedeutende Steigungen auf. Die technische Ausstattung ist ausgezeichnet und gestattet Zuggeschwindigkeiten bis 180 km/h. Die kreuzenden Hauptstraßen werden durchwegs über- oder unterfahren. Derzeit beträgt die kürzeste Reisezugfahrzeit 1 Std. 55 Min.

2. Abschnitt: Bologna—Florenz (97 km). Diese Strecke erfuhr 1918 ihren wesentlichen Ausbau (Direktverbindung Bologna—Prato); vorher stand nur die Linie über Pistoia zur Verfügung, die um 36 km länger ist und Steigungen bis 25‰ aufweist. Die „Direttissima“ verläuft relativ geradlinig durch 31 Tunnel bis zu 7 km Länge bei einer Höchststeigung von 12‰. Ein Ausbau dieser Strecke für Geschwindigkeiten bis 200 km/h wäre im Bereich des Möglichen; die kürzeste Reisezugfahrzeit beträgt derzeit 52 Min.

3. Abschnitt: Florenz—Rom (316 km). Diese Strecke bildet schlechthin das Rückgrat des italienischen Eisenbahnnetzes — es wird auf ihr mehr als ein Viertel des gesamten Staatsbahnverkehrs abgewickelt. Nach Linienführung und Betriebstechnik ist sie aber der ungünstigste, weil schwierigste Abschnitt der Gesamtstrecke Mailand—Neapel. Fast ein Drittel der Trassenführung sind Kurven, sodaß trotz relativ geringer Steigungen im allgemeinen nur bis 100 km/h gefahren werden kann. Der

schnellste Reisezug (ein Triebwagenzug) benötigt 3 Std. 6 Min., alle anderen Expreszüge aber mindestens 4 Std.

Die italienische Regierung hat nun einen Zehnjahresplan erstellen lassen, der nunmehr veröffentlicht wurde und einen etappenweisen Neu- bzw. Umbau der Strecke vorsieht. Nach diesem Projekt, mit dessen Verwirklichung in Kürze begonnen werden soll, müssen 145 km Bahnlinie, also fast die Hälfte dieses Abschnittes, neu trassiert werden. Die geplante Strecke, deren Höchststeigung 8‰ betragen soll, wird um 60 km kürzer sein als die bisherige und nur um etwa 20 km länger sein als die Luftlinie zwischen den beiden Städten!

4. Abschnitt: Rom—Neapel (210 km). Diese „Direttissima“ besteht seit 1927, wurde im Zusammenhang mit der Trockenlegung der Pontinischen Sümpfe erbaut und verläuft überwiegend im küstennahen Flachland. Vor 1927 bestand nur die Verbindung über Frosinone und Caserta, die um 40 km länger und wesentlich kurvenreicher ist und bis zu 15‰ Steigung aufweist. Die Strecke ist sehr gut ausgebaut und der schnellste Reisezug benötigt 1 Std. 48 Min.

Zum durchgehenden Ausbau der Strecke Mailand—Neapel ist also vor allem die Anpassung der Strecke Florenz—Rom an die verkehrsmäßigen Erfordernisse der Gegenwart und nahen Zukunft erforderlich. Nach Durchführung der geplanten Arbeiten wird es möglich sein, die Strecke Mailand—Neapel mit Reisezügen in 6 bis 7 Stunden zurückzulegen.

Quellen: Neue Zürcher Zeitung v. 23. 5. 1968, DB-Auslandskursbuch 1968.

A. KÖTTNER

## LIECHTENSTEIN

## Strukturwandlung

Innerstrukturelle Wandlungen während der letzten Jahrzehnte zwingen zur Korrektur konventioneller Vorstellungen über das kleine Fürstentum, das zwischen Österreich und der Schweiz eingebettet ist und vermeintlich ein Dasein in idyllischer Verträglichkeit führt, gleichsam als Relikt einer längst vergangenen Geschichtsperiode.

Die Auflösung des Deutschen Bundes im Jahre 1866 hatte die Selbständigkeit Liechtensteins zur Folge. Eine Zollunion mit Österreich, die schon seit 1852 bestand, ebenso die 1858 eingeführte österreichische Währung und Steuergesetzgebung blieben damals weiterhin in Geltung. Im Jahre 1868 rüstete Liechtenstein ab und unterhält seit diesem Zeitpunkt keinerlei Streitkräfte zu seiner Landesverteidigung. Nach dem

Ende des zweiten Weltkrieges erloschen die Bindungen zu Österreich, obwohl gewisse Beziehungen nach wie vor bestehen. Das österreichische Gepräge kommt vorwiegend in der Geistes- und Lebenshaltung zum Ausdruck, tritt aber beispielsweise im Eisenbahnwesen sehr augenfällig zutage. Die durch Liechtenstein führende Bahnlinie wird von den Österreichischen Bundesbahnen betrieben, selbst die Uniformen sind österreichisch.

Die 1918 einsetzende Demokratisierung kam in der neuen Verfassung von 1921 zum Ausdruck, derzufolge Liechtenstein eine konstitutionelle Erbmonarchie ist. Im Zuge der *Umorientierung auf die Schweiz* erfolgte in den Jahren nach 1920 der währungs- und zollpolitische Anschluß an die Eidgenossen; von ihnen wurden auch das Handelsvertragssystem und etliche Gesetze übernommen.

Auf einem Territorium von 160 km<sup>2</sup> leben in Liechtenstein rund 20.000 Einw. Die Fläche entspricht genau dem österreichischen Anteil am Neusiedlersee, dessen Gesamtausdehnung sich über 180 km<sup>2</sup> erstreckt. In der Einwohnerzahl sind etwa 6200 Ausländer inbegriffen. Unter ihnen befinden sich rund 750 Italiener. Die Schweizer dominieren mit einem Kontingent von etwa 2000; sie genießen gegenüber anderen Fremden einen besonderen Rechtsstatus.

Philatelistisch gesehen ist Liechtenstein ein beliebtes Sammlerland, erbringt doch das Postwesen 31% der Staatseinnahmen. Eine Betrachtung, welche diesen Aspekt überbetont und allenfalls noch vielversprechende Möglichkeiten zu fragwürdigen Finanztransaktionen zu sehr hervorhebt, rückt das Land in ein Zerrbild abseits der Wirklichkeit.

Ein Vergleich des *Bruttosozialprodukts* mit seinen Nachbarn sagt schon mehr aus: es betrug im Jahre 1965 je Kopf der Bevölkerung in Liechtenstein 10.250 sFr., in der Schweiz 10.019 sFr. und in Österreich umgerechnet 4200 sFr. Die *öffentliche Schuld* belief sich zum selben Zeitpunkt in Liechtenstein auf 210 sFr., in der Schweiz auf 817 sFr. und in Österreich auf 650 sFr. je Kopf der Bevölkerung.

Der Umfang der landwirtschaftlichen Produktion konnte zwar durch Rationalisierungsmaßnahmen gehalten werden, doch sank der Anteil der Berufstätigen in diesem Erwerbszweig von 41% im Jahre 1941 auf 20% im Jahre 1950 und dürfte derzeit bei knapp 7% liegen. Umgekehrt schnellten *Industrie und Handwerk* mit ihrem Beschäftigtenanteil empor: 1941 waren es 41%, 1950 bereits 50%, derzeit schätzungsweise

70%. Bezeichnend ist, daß nahezu 67% aller Beschäftigten in der Metallindustrie tätig sind. Das Herstellungsprogramm ist sehr forschungintensiv und spezialisiert; es umspannt den weiten Bogen von Raketenwaffen, Patronen, Heizkesseln, feinmechanischen Präzisionsinstrumenten und Rechenmaschinen bis zu elektronischen Apparaturen zur Steuerungstechnik für Reaktorbau und Weltraumfahrt. Darüber hinaus sind noch Chemie- und Textilindustrie anzutreffen, beides alteingesessene Produktionszweige. Hervorzuheben sind ferner die Herstellung von Obst- und Gemüsekonserven sowie die Fertigung künstlicher Zähne.

Das Hochtal des Malbun wurde in der letzten Zeit durch Ausbau der Zufahrtsstraße und Errichtung zahlreicher Liftanlagen erschlossen. Wenngleich der *Fremdenverkehr* nicht sehr erheblich ist, sollte er dennoch nicht unterschätzt werden. Die Zahl von 154.000 Übernachtungen im Jahr 1966 ist nicht überwältigend, doch liegt das Schwergewicht beim Durchreiseverkehr. Am Touristengeschäft sind vornehmlich exquisite Souvenirläden in Vaduz, erstklassige, aber nicht gerade billige Restaurants und die Schautellung verschiedener Sehenswürdigkeiten beteiligt. Einen besonderen Anziehungspunkt bildet die Gemäldesammlung des fürstlichen Schlosses; sie stammt aus dem Wiener Liechtenstein-Palais und ist zur Zeit die größte private Sammlung ihrer Art in Europa.

Hauptertragsquelle der Landwirtschaft ist die Viehzucht mit etwa 6000 Rindern und 3700 Schweinen. Unter Föhneinfluß gedeihen vornehmlich in der Rheinebene Mais, etwas Wein, Kartoffeln und Gemüse. Jedoch ist Liechtenstein längst kein Agrarland mehr. Besonders seit den Jahren des zweiten Weltkrieges entwickelte es sich zum Miniaturmodell eines *modernen und sozialen Industriestaates*. Waren nach dem ersten Weltkrieg noch viele Liechtensteiner gezwungen, als Grenzgänger in der reichen Schweiz ihrem Erwerb nachzugehen, so ist heute nahezu eine Umkehrung der Situation eingetreten, wofür die Anwesenheit einer verhältnismäßig großen Anzahl Schweizer Staatsbürger spricht.

Liechtenstein und seine Industrie verfügen über keine eigenen Rohstoffquellen, selbst die Energieversorgung ist trotz Ausbaus der Wasserkraft auf Stromimporte aus Vorarlberg angewiesen. Wenn sich dennoch die Industrie zum Kernstück der gesamten Wirtschaft entwickelte, so mag das nicht zuletzt einer maßvollen Steuerpolitik zu danken sein und einer realistischen Selbsteinschätzung der eigenen begrenz-

ten Expansionsmöglichkeiten. Übersteigt nämlich die Nachfrage die eigene Produktionskapazität, so werden gut und gerne Tochtergesellschaften und Lizenznehmer im Ausland zur Befriedigung des Bedarfes herangezogen. Die Ausfuhr Liechtensteins geht zu 42% in die Schweiz, zu 15% in die übrigen EFTA-Länder und zu 24% in den EWG-Raum. Doch ist man bestrebt, im Zuge besserer Integrierung den Anteil der Schweiz zugunsten einer breiteren Streuung der Exporte zu reduzieren.

Liechtenstein ist zwar nicht autark, weder wirtschaftlich noch politisch; seine Vertretung im Ausland besorgt die Schweiz; dennoch oder gerade deswegen gelangte das Land zu wirtschaftlichem Wohlstand und der Bewahrung seiner Eigenständigkeit.

Quellen: Frankf. Allg. Ztg. 16. 10. 67 u. a. Pressenotizen.

J. GRÜLL

## ASIEN

### JAPAN

#### Schicksal des Außenbesitzes

Nachdem sich Japan innerhalb von 70 Jahren von seinem Stammreich über die benachbarten Insel- und Festlandsräume ausgedehnt und in den Eroberungszügen des letzten Krieges bis zum Höhepunkt seiner Macht im Jahre 1942 ein Großreich („Dai Nippon“) von Assam über Neuguinea bis Wake geschaffen hatte, mußte es sowohl in der Kapitulation vom 14. 8. 1945 als auch im Friedensvertrag von San Francisco vom 8. 9. 1951 auf *alle Außenbesitzungen verzichten* und sich im wesentlichen auf den Bereich seiner vier Hauptinseln beschränken. Artikel 3 des Friedensvertrages, den die USA und 47 weitere Staaten, nicht aber die Oststaaten unterzeichneten, stellte die *Ryukyu-Inseln* südlich 29° n. Br. unter *US-Verwaltung*. In der Folge gaben die USA die *Amami-Inseln* (Amamioshima, 25. 12. 1953; vgl. Geogr. Inf. 1959/2, S. 32) an Japan zurück und anerkannten wohl die *japanische Souveränität* über den gesamten Inselbogen, hielten aber die US-Verwaltung der südlichen Ryukyu-Inseln aus strategischen Gründen weiterhin für erforderlich. Hatten sie doch *Okinawa*, die größte und bedeutendste Insel, auf der heute 800.000 der 1 Mill. Einwohner der Ryukyus leben, zu ihrem wichtigsten Fernoststützpunkt ausgebaut und dafür allein bis 1958 1 Mrd. \$ aufgewendet, einen Betrag, der der gesamten ERP-Hilfe an Österreich entspricht. Den Bewohnern wurde allerdings nach

Ausarbeitung einer Verfassung am 1. 4. 1952 eine autonome Staatsverwaltung zugestanden, deren Sitz Naha, die Hauptstadt Okinawas, ist (300.000 Einwohner). Wiederholten Forderungen des japanischen Parlaments auf Rückgliederung Okinawas kommt eher rhetorische Bedeutung zu, wengleich führende Staatsmänner beider Staaten bis in die jüngste Zeit Gespräche über diese Frage führten.

Erfolgreich verliefen hingegen die in Tokyo zur Jahreswende 1967/68 geführten Verhandlungen über *Rückgabe* der *Bonin-Inseln*. Gemäß dem Abkommen, das am 5. 4. 1968 unterzeichnet wurde und am 26. 6. 1968 in Kraft trat, stellten die USA die Bonin-Inseln, 97 meist vulkanische Inselchen mit den Hauptgruppen Chichi Jima und Haha Jima (Papa- und Mama-Insel), die südlich davon gelegenen *Vulkan-Inseln* mit Iwo Jima, die Gruppe *Parece Vela* (800 km südwestlich) und die *Markus-Inseln* (1300 km östlich), insgesamt 104 km<sup>2</sup> („Bonin-Inseln“ im weiteren Sinn), wieder unter *japanische Oberhoheit*. Iwo Jima, beste Flugbasis zwischen der Marianeninsel Saipan und Tokyo, war nach der am 19. 2. 1945 einsetzenden Landung von US-Marinetruppen die verlustreichst umkämpfte Pazifikinsel. 1593 hatte der japanische Seefahrer Ogasawara diese menschenleeren (jap. „munin“ wurde zu „bonin“) Inseln entdeckt, die erst seit 1830 Dauersiedlungen trugen. 1944 wurden ihre 7000 Einwohner nach Hondo evakuiert. Während der US-Verwaltung durften sie nicht zurückkehren. Jetzt plant der Gouverneur von Tokyo, von wo aus die Inseln verwaltet werden, diese als Erholungsraum für die Bewohner der Hauptstadt zu gestalten. Der japanisch-amerikanische Sicherheitsvertrag wahrt den Inseln jedenfalls ihre strategische Bedeutung und die diesbezüglichen Anlagen.

Im Norden hatte Japan 1875 die Inselkette der Kurilen und 1905 nach dem Krieg gegen Rußland den Südtteil von Sachalin erworben. 1945 mußte es beide Gebiete an die Sowjetunion abtreten, die damit ihren Machtbereich von der Südspitze Kamtschatkas, dem Kap Lopatka, bis an den Nordsaum der japanischen Insel Hokkaido vorschob. Obwohl die Sowjetunion dem Friedensvertrag von San Francisco nicht beigetreten war, bemühten sich Regierung und Volksvertretung des Kaiserreichs Japan, auch in diesem Raum zumindest kleine Konzessionen der Siegermacht zu erzielen. Als Ergebnis sowjetisch-japanischer Verhandlungen wurde in Moskau am 19. 10. 1956 eine Erklärung über

Beendigung des Kriegszustandes und Aufnahme diplomatischer Beziehungen unterzeichnet. Im Punkt 9 der Deklaration betonen beide Vertragspartner, daß sie sich weiterhin um den Abschluß eines Friedensvertrages bemühen werden. Überdies erklärt sich die UdSSR „einverstanden, an Japan die *Habomai-Inseln* und die Insel *Schikotan* abzutreten, wobei die faktische Übergabe dieser Inseln an Japan nach Abschluß des Friedensvertrages erfolgt.“ Berichte über die bereits vollzogene *Rückgabe* dieser Inseln entsprechen also *nicht* den *Tatsachen*. Vielmehr äußerte sich Chruschtschow am 15. 9. 1964 gegenüber einer japanischen Delegation, obzwar er zur Deklaration von 1956 stand: „Vorläufig gibt es noch keinen Friedensvertrag. Außerdem haben die USA in Japan Stützpunkte, haben von ihnen Okinawa losgetrennt, betrachten Okinawa und Japan selbst als strategischen Stützpunkt, zum Kampf gegen die Sowjetunion und gegen China“.

Die Rückgabebedingungen haben sich von 1956 bis 1964 also noch vermehrt. Dabei handelt es sich bei diesen Eilanden („Kleine Kurilen“) gerade um die küstennächsten Inselchen: Habomai-Gruppe vor dem Ostsporn Hokkaidos (Nemuro) und die Insel Schikotan, ganze 180 m<sup>2</sup> groß, nordostwärts anschließend. Für die japanische Fischerei sind die Gewässer um diese Inseln tatsächlich von Interesse.

Wenn die *Grenzziehung* auf manchen Atlanten diesen Raum bereits zu Japan schlägt, so ist dies nur so zu erklären, daß die Kleinen Kurilen einen integrierenden Teil japanischen Territoriums darstellen und im Gegensatz zum Kurilen-Inselbogen von den Jalta-Abmachungen nicht erfaßt werden. Gleichwohl hatte die UdSSR im Verlaufe des August 1945 den gesamten Inselraum bis an den Nordsaum Hokkaidos besetzt und rechnet ihn in ihren Kartenwerken ihrem Staatsgebiet zu. Der Times-Atlas hingegen führt die japanische Grenze wohl außen um die Kleinen Kurilen, trennt sie aber noch gesondert mit dem Vermerk „USSR occupied“.

Mikojan äußerte sich bei seinem Japanbesuch im Mai 1964 ähnlich wie Chruschtschow, ja sogar noch weniger verbindlich: Nach einem Friedensvertrag könne man „eventuell“ über Rückgabe dieser Inseln sprechen; nicht in Betracht komme jedoch eine Übergabe der Südkurilen an Japan, also der sich an den Nordostsporn Hokkaidos (Kap Schiritoko) anschmiegenden Inseln Etop und Kunaschiri (mit der Stadt des jetzigen Namens Juschno-Kurilsk). Auch anlässlich Gromykos Besuchs in Japan im Juli 1966 konnte Japan mit

seinen *Ansprüchen* auf die *vier Kurileninseln keine Fortschritte* erzielen, und als im Juni 1967 jene japanische Delegation in Moskau weilte, die Fragen großräumiger wirtschaftlicher Zusammenarbeit Sibirien-Fernost-Japan aufwarf, etwa Erdgasleitungen von Sachalin nach Japan oder gar den Bau einer über 7000 km langen Rohölleitung von den neuen westsibirischen Feldern nach Nachodka (vgl. Geogr. Inf. 1966/24, S. 400), war von diesem politischen Problem nicht die Rede.

*Quellen:* F. Osborn: *The Pacific World*, Washington 1945 (123); S. Radó: *Welthandbuch*, Budapest 1962 (635, 1425); *Terra* 16642 (V. 64); *Archiv d. Gegenw.* 6032 B, 10768 B, 11239 D, 11435 H, 12633 A; *SU* heute 28. 10. 56, 27. 9. 64; *LIFE* (Int.) 2. 1. 50, 8. 10. 51; *NZZ* 28. 5. 64, 17. 11. 67, 9. 4. u. 27. 6. 68; *FAZ* 27. 6. 68; *Stateman's Year-Book* 1968—69; *Peking Review* 22. 4. 58 (19), 6. 4. 62 (9); *Kurier* 27. 3. 68.

F. SLEZAK

Die in Heft 30 (S. 496) angekündigte Skizze zur Kurznachricht: „ARABIEN-Föderation der Golf-Scheichtümer“ befindet sich auf der folgenden Seite.

## AFRIKA

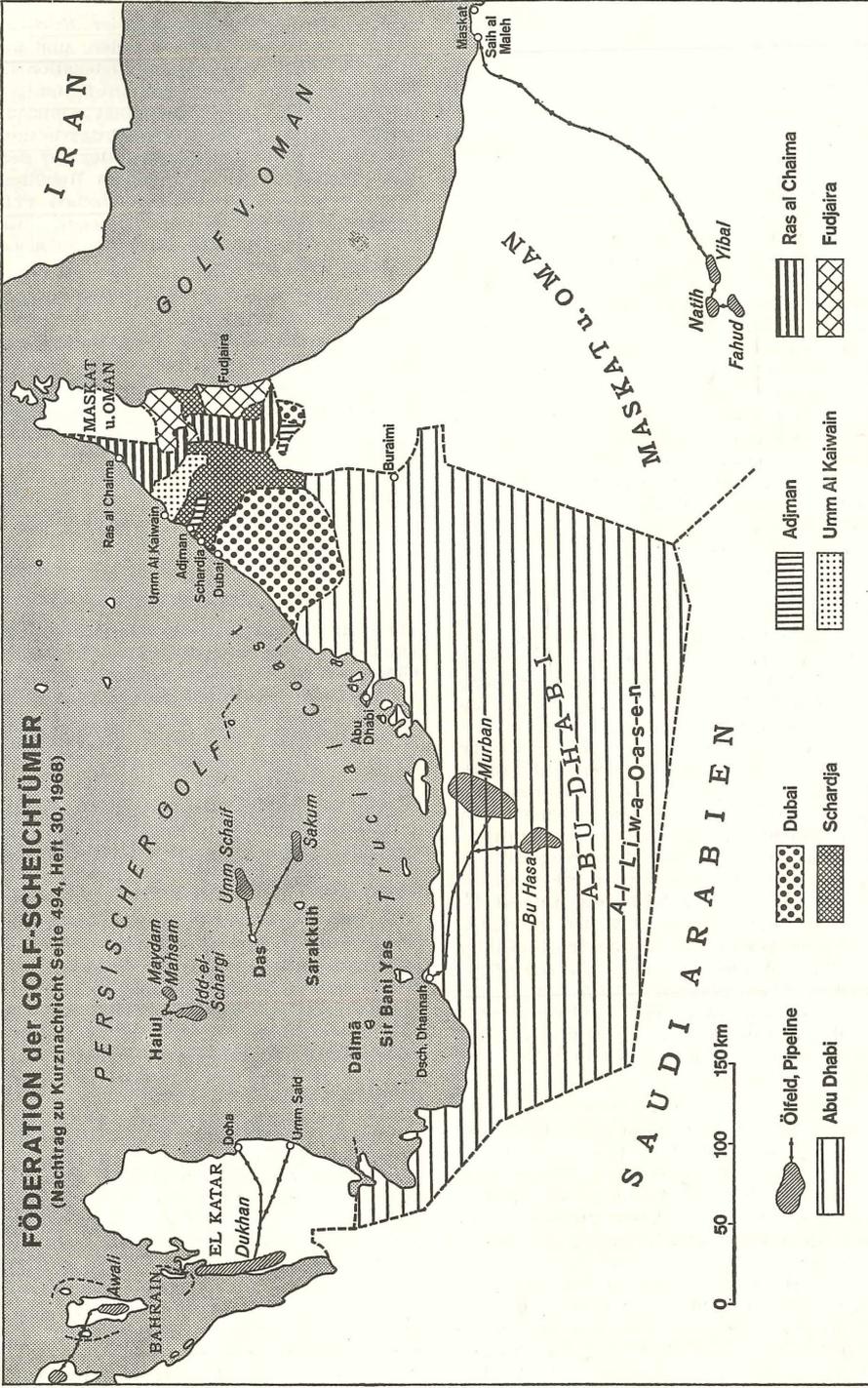
### ÄQUATORIAL-GUINEA

#### Unabhängigkeit von Spanien

Als am 12. 10. 1968 in Santa Isabel, der Hauptstadt der Insel *Fernando Póo* und zugleich des neuen Staates, die grünweißrote Fahne der Republik Äquatorial-Guinea gehißt wurde, war aus dem ehemaligen *Spanisch-Guinea* der 43. unabhängige afrikanische Staat entstanden. (Am 6. 9. 1968 war ihm Swasiland = Ngwana vorangegangen.)

Spanien hatte gemäß Verträgen mit Portugal in den Jahren 1778 und 1779 die von dem Portugiesen Fernando Póo 1471 entdeckte und nach ihm benannte Insel, dazu südlich des Äquators die Insel *Annobón* und ferner das Festlandsgebiet von *Río Muni* nebst drei Inseln erworben und diese Besitzungen in den letzten Jahrzehnten kulturell und wirtschaftlich so entwickelt, daß sie bezüglich Schulbildung (über 90% der Bevölkerung) und Kopfquote des Volkseinkommens für afrikanische Ver-

**FÖDERATION der GOLF-SCHEICHTÜMER**  
 (Nachtrag zu Kurznachricht Seite 494, Heft 30, 1968)



- Ölfeld, Pipeline
- Abu Dhabi
- Ras al Chaima
- Fudjaira
- Adjman
- Umm Al Kaiwain
- Dubai
- Scharoia

hältnisse geradezu beispielgebend sind. Während in der Gärungszeit des Schwarzen Kontinents vor der UNO Angriffe auch auf die spanische Kolonialpolitik versucht wurden, konnte Francos Außenminister daher ruhigen Gewissens das bis dahin Erzielte darlegen. Spanien hatte 1956 durch Dekret und 1959 gesetzlich mit Wirkung vom 1. 4. 1960 die Kolonie *Spanisch Guinea* in die zwei Überseeprovinzen des Mutterlandes *Fernando Póo* und *Río Muni* umgewandelt. Beide gemeinsam wurden als Äquatoriale Region und seit 1963 als Äquatorial-Guinea bezeichnet. Da die gebildeten Eingeborenen eine rege Parteilätigkeit entfalteten, die infolge ihrer gegenüber der Umgebung isolierten spanischen Kulturbasis keinen „Anschluß“ an Nachbarstaaten, sondern gerade im Sinn der UN-Resolutionen eine auch vom Mutterland gewünschte Selbstverwaltung der Region anstrebte, genehmigte ihnen das spanische Parlament ein *Autonomiestatut*, das nach einer Volksabstimmung der Einheimischen vom 15. 12. 1963 am 1. 1. 1964 in Kraft trat.

Die Selbstverwaltung blieb auf die Einheimischen beschränkt, also auf *Fernando Póo* (2017 km<sup>2</sup>) auf die rund 20.000 Eingeborenen des Bubi-Stammes, die rund 3000 Riomunianer und die über 2000 Fernandianer, Mulatten, deren Ahnen aus Westafrika kamen, dazu auf die über 1400 Eingeborenen der Insel Annobón (17 km<sup>2</sup>), in *Río Muni* (26.000 km<sup>2</sup>) auf die rund 200.000 Einheimischen. In der Gesamtregion leben fast 10.000 Europäer, hauptsächlich Spanier. Die Arbeit auf den Kakao-, Kaffee- und Zuckerrohrplantagen, die sich die Flanken des Pico de Santa Isabel (mit seinen 3000 m ein Gegenstück des Kamerunberges) hinanziehen, besorgt ein Heer von über 40.000 Gastarbeitern aus Nigeria und Kamerun, womit die Bevölkerung der Hauptinsel gut 70.000 Köpfe zählt. Die autonome Selbstverwaltung repräsentiert sich in einer *Vollversammlung*, in die *Río Muni* 10 und die Hauptinsel 8 Abgeordnete entsandte, und in einem achtköpfigen Rat. Ein Generalbevollmächtigter vertrat die spanische Regierung, die sich Außenpolitik und Verteidigung vorbehielt.

Im Gegensatz zu den portugiesischen Überseeprovinzen (vgl. Geogr. Inf. 1966/23, S. 384) besaß Äquatorial-Guinea für das Mutterland nur geringe wirtschaftliche Bedeutung. Die Interessen liefen eher in umgekehrter Richtung, denn Spanien nahm seiner Äquatorialregion praktisch deren gesamte Produktion zu Preisen ab, die weit über dem Weltmarktniveau liegen. 95% der Gesamtexporte im

Wert von 1,6 Mrd. Peseten gehen nach Spanien, und gut ein Drittel davon mag diesem Mehrerlös zu danken sein. Daher verfügt *Fernando Póo* über ein Pro-Kopf-Einkommen von 158 \$ im Jahr (das weniger gesegnete *Río Muni*: 70 \$; Österreich: 1300 \$). Die Besorgnisse der reicheren Insel bezüglich einer Majorisierung durch das ärmere Festland erschwerten auch den Weg zur Unabhängigkeit bei Wahrung der staatlichen Einheit beträchtlich. Daher wurden im vorgesehenen Parlament dem Festland 19, den Inseln jedoch 12 Abgeordnete zugebilligt, obwohl die Stimmbevölkerung von *Fernando Póo* kaum ein Zehntel jener von *Río Muni* ausmacht. In der zweiten Kammer, die speziell als Vermittler zwischen Insel und Festland gedacht ist, trägt das Verhältnis gar 3 : 3. Der kürzlich gewählte Präsident der jungen Republik, *Francisco Macias*, wird das Kabinett ernennen und fünf Jahre amtiert.

*Quellen:* Neues Afrika 1963/8 (278, 283), 11 (402); Int. Afrika-Forum 1968/4 (193); Zs. f. Wirtsch. geogr. 1965/3 (99); Übersee-Rdsch. 1968/7 (24); NZZ 20. 9. u. 21. 11. 67, 24. 3., 26. 7., 11. 8. u. 14. 10. 68; Presse 8. 7. 68.

F. SLEZAK

## GHANA

### Volta-Stausee und Wirtschaftssituation

So verheißungsvoll die Eröffnung des Volta-Kraftwerkes am 22. 1. 1966 verkündet wurde, so wenig haben sich all die Hoffnungen erfüllt, die man auf die Verwirklichung dieses gigantischen Projektes gesetzt hatte. Wenn in der nächsten Zeit von den sechs vorgesehenen Generatoren auch die beiden letzten noch installiert werden, dann besitzt das *Kraftwerk von Akosombo* eine Maschinenleistung von 768 000 kW (vgl. „Geogr. Inform.“ 1958/1, S. 18 u. 1962/12–13, S. 218). Dieser enorme Stromanfall kann jedoch infolge mangelnden Bedarfes nicht genutzt werden. Zwar ist in der *Aluminiumhütte* (Jahreserzeugung: 135 000 t) der *Hafenstadt Tema* kürzlich der Betrieb angelaufen, doch könnte, selbst bei Vollausslastung, knapp die Hälfte der anfallenden Energie, nämlich 370 000 kW verwertet werden. Die übrigen Verbraucher, vor allem die Hauptstadt Akkra, die ebenso wie Tema bereits über eine Sammelschiene versorgt wird, benötigen kaum die Hälfte jener Energie, die ein einziger Generator zu erzeugen vermag. Dazu kommt noch, daß die Speisung des Aluminiumwerkes vorwiegend mit *ausländischem Bauxit* erfolgen muß, da die

eigenen Tonerdevorkommen nicht sehr ertragreich (1965: 304 000 t) sind und zu weit landeinwärts in Mittelghana liegen, das verkehrsmäßig noch zu wenig erschlossen ist.

Freilich, wenn Ende 1969 oder 1970 der Vollstau des Voltaflusses erreicht und damit einer der größten künstlichen Seen (nach Kariba- und Nasserstausee), entstanden sein wird, kann begonnen werden, das gewaltige *Bewässerungsprojekt der Ebene von Akkra* in Angriff zu nehmen. Einstweilen aber ist Ghana bestrebt, die überflüssige Energie zu exportieren. Zu diesem Zweck wird gegenwärtig vom Werk Akosombo aus eine Leitung an die Grenze gegen Togo gebaut. Allein diese Bemühungen der ghanesischen Wirtschaft genügen keineswegs, um wieder zu gesunden.

Vorderhand ist man eifrig daran, den Ertrag im *Kakao-Anbau* zu steigern, obwohl man sich gerade durch den Kraftwerksbau und eine daranschließende Industrialisierung von den nachteiligen Begleiterscheinungen der Kakao-Monokultur befreien wollte. Die Methoden, deren man sich randlich dabei bediente, waren mehr als kurios: So z. B. wurde ein Riesensilo gebaut, der 200 000 t Kakaobohnen, d. h. fast die Hälfte der Jahresernte aufnehmen konnte. Da Ghana immerhin ein Drittel der Weltproduktion beisteuerte, erhoffte man ein Steigen der Kakaopreise, wenn dem Weltmarkt solche Mengen entzogen werden. In Wirklichkeit aber zog nicht Ghana, sondern seine Konkurrenz den Nutzen aus dieser Maßnahme.

Solche und ähnliche kostspielige Projekte, größtenteils unvollendet, haben das Land in große finanzielle Schwierigkeiten gebracht. Daher ist es nicht verwunderlich, daß knapp einen Monat nach der feierlichen Eröffnung der Kraftwerksanlage, nämlich im Februar 1966 ein Regierungssturz erfolgte, in dessen Folge Präsident Nkrumah abgesetzt wurde. Gegenwärtig wird überprüft, welche unproduktiven und halbfertigen Projekte aufzugeben sind. Allmählich werden wieder langjährige Rahmenpläne aufgestellt, um so aus einer utopischen Traumwelt in die nüchterne Wirklichkeit zurückzukehren.

Vorher war die Wirtschaftspolitik des Landes der Magie einer ehrgeizigen und übereliten Industrialisierung zum Opfer gefallen. Großzügige Projekte wurden aufgegriffen, unmotiviert abgeändert und dadurch entwertet, schließlich dann oft genug gänzlich fallen gelassen, obwohl schon reichliche Kapitalmengen dafür aufgewendet worden waren.

*Hauptanliegen* sind zur Zeit die bereits erwähnten *Bewässerungsanlagen*, verbunden mit einer *Mechanisierung* der Landwirtschaft und einer *Reorganisation* der Staatsfarmen. Weiter sollen für Fischanlandungen die vorhandenen Tiefkühlanlagen erweitert werden. Außerdem stehen noch am Programm: Reorganisation des alteingesessenen Goldbergbaues, Verbesserung des Straßennetzes und der technischen Ausrüstung der Eisenbahnen, Einrichtung eines Schiffsverkehrs am Voltastausee, Bewältigung der bis zur Erreichung des Stauzieles noch erforderlichen Umsiedlungen, Verbesserung der vorhandenen Hafenanlagen in Tema und in Sekondi/Takoradi. All das vermag jedoch die tiefe Verschuldung des Landes nicht zu beseitigen, so daß die Zukunft Ghanas, das als erstes Land seines Kontinents Selbstständigkeit erlangte, ungewisser denn je ist.

Quellen: Intern. Afrika Forum 2/1966 (49), 9–10/1968 (500); N. Zürcher Ztg. 12. 3. 66.

J. GRÜLL

## LATEINAMERIKA

### VENEZUELA

#### „Ciudad Guayana“-Zentrum industrieller Entwicklung am Orinoco

Zweimal schon brachten die „Geogr. Informationen“ (Mai 1959/2, S. 23 u. Dez. 1963/16, S. 274) Beiträge über die *Bemühungen Venezuelas*, in *Guayana Bergland* neben der *Bergbauproduktion* ein Zentrum der *Schwer- und Schlüsselindustrie* zu errichten. Damit soll die wirtschaftliche Existenz des Landes auf eine Grundlage gestellt werden, die nicht allein auf dem Exporterlös der Erdölproduktion beruht.

Das Bergbauegebiet am Orinoco verdankt seine Entstehung dem erhöhten Erzbedarf der USA während des letzten Weltkrieges. Die USA wollten damals die Vorräte im eigenen Lande schonen und suchten daher nach neuen, abbauwürdigen Vorkommen, die im Bereich der eigenen Machtsphäre lagen und ohne all zu langen Transportweg in den großen Stahlwerken der Vereinigten Staaten verhüttet werden konnten. Nach Kriegsende drohten dem Erzabbau am Orinoco Absatzschwierigkeiten. Daher mußte im Interesse der nationalen Wirtschaft Venezuelas nach einer Möglichkeit gesucht werden, den Bergbaubetrieb möglichst uneingeschränkt fortzuführen. Dies zu bewerkstelligen mußte im selben Raum eine *eisenschaffende* und *eisenver-*

*arbeitende Industrie* ins Leben gerufen werden. Die Errichtung eines den Bergbau ergänzenden Industriekombinats vollzog sich keineswegs mühelos und blieb zeitweise erheblich hinter den gesteckten Zielen zurück. Die mannigfachen Verzögerungen und Schwierigkeiten ergaben sich, weil die strukturellen Veränderungen im Gefüge der venezolanischen Volkswirtschaft nicht ohne Reibung durchführbar waren. Vollzog sich die Entwicklung des Bergbau- und Industriereviere im Orinocogebiet mitunter auch langsamer als erwartet, so war seine Kontinuität niemals ernstlich bedroht, weil hier eine Lebensfrage der wirtschaftlichen Existenz Venezuelas vorlag und keine Angelegenheit der Staatsraison oder des Prestiges.

Gleichsam als Beweis dieser wenig augenfälligen aber um so kontinuierlicheren Entwicklung entsteht eben jetzt in diesem Gebiet eine *neue Großstadt*, die den Namen *Ciudad Guayana* tragen soll, offenbar im Hinblick auf den „Grenzlandgeist“, von dem diese Neugründung getragen werden soll. Vermutlich soll das aufstrebende Industrie- und Bergbauggebiet in seiner Ausweitung keine Behinderung erfahren, die durch die Staatsgrenze zwischen Venezuela und Guayana gegeben ist. Gebietsansprüche gegenüber dem kürzlich unabhängig gewordenen Guayana wurden ja bereits angemeldet (Geogr. Inform. Dez. 1965/22, S. 371). An der Stadtplanung, die seit 1964 fertig vorliegt, wirkten Experten der Harvard-Universität mit.

Ausgangspunkt aller Überlegungen war das *Problem einer ständigen Immigration* mit einer jährlichen Zuwachsrate von mehr als 15%. Im Jahre 1961 lebten im neugeschaffenen Industriegebiet etwa 40 000 Menschen, 1967 waren es bereits über 100 000. Daher nimmt man an, daß in der neuen Stadt bis 1970 Unterkünfte für etwa 250 000, zehn Jahre später sogar für 600 000 Einwohner benötigt werden. Die bisherige Unterbringung war vorwiegend behelfsmäßig, teils in Form von Barackenlagern, teils in ausgesprochenen Elendsquartieren. Dies ist einer der Hauptgründe, warum sich die neue Stadt um keinen der schon seit 1960 bestehenden Siedlungskerne gruppieren soll. Sie wird vielmehr eine, in sich geschlossene Einheit bilden, gewissermaßen eine „Mutterstadt“, die alle früheren Kinder allmählich zu sich aufnimmt. Ebenso wenig ist ein Komplex von Satellitenstädten vorgesehen, um nicht jene allzu ausgeprägte Dezentralisation eintreten zu lassen, die sich bei Brasilia als nachteilig erwies. Die neue Stadt soll aber nicht nur

den Zustrom an Bevölkerung aufnehmen, sondern auch beitragen, die rückständige *Sozialstruktur zu verbessern*.

Die Masse der bisherigen Zuwanderer sind ungelernete Hilfsarbeiter, welche sich aus verarmter Landbevölkerung rekrutieren. Das bedingt einen Mangel an Fachkräften und Führungspersonal, an Ärzten und Lehrern. Mit der Schaffung eines städtischen Kristallisationskernes hofft man diesen Mißstand beheben zu können. Dazu dienen neue Wohnbauten, die einfachen wie auch gehobeneren Ansprüchen gerecht werden, entsprechend der zivilisatorisch heterogenen Zusammensetzung der Wohnbevölkerung; einen weiteren Beitrag in dieser Richtung stellen Bildungs-, Kultur- und Vergnügungsstätten dar — sogar an eine Hochschule ist gedacht; ferner Einkaufszentren und Einrichtungen des Gesundheitswesens. All dies soll nachhaltige Anziehungskraft ausüben und in weiterer Sicht die Heranbildung qualifizierter Nachwuchskräfte an Ort und Stelle fördern.

Im *erweiterten Rahmenplan* ist auch vorgesehen, die Versorgung mit Lebensmitteln von der kostspieligen Zufuhr unabhängiger zu gestalten. Daher soll die alteingesessene Viehwirtschaft in den benachbarten Llanos intensiviert werden. Außerdem ist beabsichtigt, in den versumpften Überflutungsgebieten des nahegelegenen Orinocodeltas ausgedehnte Neulandflächen durch Abdeichungen und Dammbauten zu gewinnen und unter Kultur zu nehmen. Durch den Anbau von Reis, Mais, Maniok und Bohnen sollen die Lebenshaltungskosten gesenkt werden, die bisher im Orinocogebiet höher lagen als in den übrigen Teilen Venezuelas.

Als *Standort der neuen Stadt* wurde das Südufer des Orinoco gewählt und zwar das Gebiet westlich der Mündung des Caroní, eines nordwärts fließenden Zubringers des Orinoco. Denn in diesem Raum hat seit 1962 das *Stahlwerk von Matanzas* mit einem Jahresausstoß von 600 000 bis 750 000 t die Produktion aufgenommen; sie soll bis 1975 auf das Drei- bis Fünffache gesteigert werden. Das bedeutet, daß bis dahin auch die Belegschaft anwachsen wird.

Eine weitere Voraussetzung dazu ist eine *Intensivierung des Erzabbaues*, der bis 1975 mit etwa 10 Mill. t jährlich veranschlagt ist. Auch der *Kraftwerksbau* soll vorangetrieben werden. Die bisher installierte Maschinenleistung von 350 000 kW (vgl. Donaukraftwerk Aschach: 282 000 kW) soll bis 1975 auf 2,1 Mill. kW gebracht werden. Das Wasserkraftpotential des Caroní beträgt schätzungsweise 6 Mill. kW. Knapp vor seiner Mündung weist dieser Fluß zahl-

reiche Stromschnellen und Wasserfälle auf. Dies begünstigt den Bau von Kraftwerkstufen, der schon in den Fünfzigerjahren einsetzte und seither laufend fortgesetzt wird. So wurde 1968 in Guri ein neues Kraftwerk in Betrieb genommen. Der anfallende Strom dieser Kraftwerkstufen ist größtenteils für ein bereits in Bau befindliches *Aluminiumwerk* bestimmt, an dem der amerikanische Konzern Reynolds beteiligt ist. Für 1975 ist eine Jahreserzeugung von 200 000 t Aluminium vorgesehen. Darüber hinaus sollen beachtliche Mengen von Magnesit, Mangan und Phosphor gewonnen werden. Auch eine *chemische Industrie* ist im Entstehen begriffen, die vor allem Salpetersäure, Ammoniumnitrat, kaustische Soda und Chlor herstellen wird.

Lag bis vor etwa zwei Jahren noch die Absicht vor, das bestehende San Tomé de Guayana auszubauen, zu erweitern und zu modernisieren, so steht nunmehr fest, daß Ciudad Guayana, gewissermaßen als Grenzmetropole, eine von Grund auf neue Stadt sein wird, angelehnt an eine neue *Hauptverkehrsader*, nämlich an die „*Avenida Guayana*“. Sie führt über die seit 1967 fertiggestellte Orinocobrücke bei Ciudad Bolívar zum verkehrshemmenden Tal des Caroní. Dieses ist seit ganz kurzer Zeit auch schon von einem mächtigen Brückenbauwerk überspannt. An seinem westlichen Brückenkopf, auf der Halbinsel Punta Vista entsteht zur Zeit der Stadtkern, die eigentliche „City“ der neuen Metropole. Rund um das Stadtzentrum gruppieren sich Stadtvierteln mit genau vorbestimmten Funktionen, z. B. eine „plaza de comercio“ u. dgl. Zur Zeit werden breite Verkehrsflächen mit mehrspurigen Fahrbahnen angelegt und die Grundstücke an den Nebenstraßen durch Zuleitung von Wasser und Strom aufgeschlossen. Erweiterungsmöglichkeiten wurden auch bereits eingeplant: vorgesehen ist dafür eine beherrschende Anhöhe, genannt Alta Vista. Sie liegt etwa 5 km westwärts des jetzigen Stadtzentrums und war früher, bevor der Brückenschlag über den Caroní feststand als Standort für Ciudad Guayana ausersehen. Die neue Stadt befindet sich keineswegs in isolierter Lage, sondern in unmittelbarer Nähe eines *Ballungszentrums am Ostufer des Caroní*. Dort wohnen bereits an die 40 000 Menschen, die z. T. im angrenzenden Umschlaghafen *Puerto Ordaz* beschäftigt sind. Im

Hafenbereich liegen nebst Handels- und Einkaufszentren auch einige Niederlassungen der Leichtindustrie. Das industrielle Übergewicht kommt jedoch am Westufer des Caroní zu liegen, wo weitere Anlagen der Leichtindustrie aber auch des Schwermaschinenbaues im Entstehen begriffen sind. Noch benötigen die Erzeugnisse des neuen Industrie- und Bergbaureviers eine Preisstützung, weil gleichwertige Importprodukte billiger kämen. Dennoch ist zu erwarten, daß in kurzer Zeit eine wirtschaftlich rentable Produktion möglich sein wird. Diese Annahme wird vor allem durch die Tatsache bekräftigt, daß die gesamte Planifikation vorwiegend auf Privatinitiative beruht, d. h. in den Händen der *Bethlehem Steel* und der *United States Steel* liegt. Beide Gesellschaften sind maßgeblich in der *Corporación Venezolana de la Guayana (CVG)* vertreten, einer Körperschaft, der Tennessey Valley Authorities vergleichbar. Sie steht unter dem Vorsitz eines Regierungsfunktionärs, eines Generals und Ingenieuroffiziers, der den Rang eines Ministers innehat und dieses Amt auch nach dem Übergang vom diktatorischen zum demokratischen Regime noch immer bekleidet.

Weisen auch alle neuerrichteten Städte, wie Neu-Delhi, Islamabad oder Brasilia gewisse gemeinsame Züge auf, so stellt Ciudad Guayana trotz vieler Ähnlichkeiten eine Besonderheit dar. Denn im gegebenen Fall ging es nicht darum, eine neue Hauptstadt entstehen zu lassen, die symbolhaft alle früheren Städterivalitäten beseitigen soll. Auch ist nicht beabsichtigt, nach Ciudad Guayana den Sitz von Regierungsstellen oder Organen der zentralen Verwaltung zu verlegen; dazu dient die Provinzhauptstadt Ciudad Bolívar, die mit ihren 64 000 Einwohnern vielleicht ins Hintertreffen gelangen, aber ihre funktionelle Bedeutung beibehalten wird. Ebensovienig entsprang die Neuplanung der Absicht, benachbarten Ballungszentren auszuweichen. Hauptzweck der neuen Metropole Ciudad Guayana ist vielmehr die kontinuierliche Fortentwicklung des *Bergbau- und Industriereviers am Orinoco* und seine Einordnung in den Rahmen des gesamtstaatlichen Wirtschaftskonzepts.

Quellen: Geogr. Review 1967/2 (260); Übersee-Rundschau 1967/6 (32); versch. Presse-nachrichten.

# 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: 1969

Band/Volume: [111](#)

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

Artikel/Article: [Kurznachrichten 88-102](#)