

Sie erfuhr eine letzte Zusammenfassung durch den gothaischen Kartographen B. Hassenstein (PM.Erg.H. 131, 1900). Hedin hatte auf dieser Fahrt 10.500 km aufgenommen, hiervon 3500 km zum ersten Mal begangene Routen. Die erreichte Genauigkeit mag sich aus Folgendem zeigen: Auf der 95tägigen Reise von Temirlik durch die Lopwüste und zurück wurde eine Strecke von 1552 km zurückgelegt; bei der Auswertung nach 3500 Kompaßpeilungen und 16 astronomischen Festpunkten ergab sich ein Schlußfehler von 9,6 km. Die zweite Reise (1899—1902) brachte als kartographisches Endergebnis einen zweibändigen Atlas von 84 Blättern, teils 1 : 100.000, teils 1 : 200.000, ausgeführt durch die kartographische Abteilung des schwedischen Generalstabs unter Leitung von Oberst Byström und Leutnant Kjellström; die dritte Reise (1905—08) bringt 52 Blätter 1 : 200.000, 26 Blätter 1 : 300.000, dazu Übersichtskarten in kleinerem Maßstab, ferner als Ergebnis der Routenaufnahme durch Persien 9 Blätter 1 : 300.000 und 8 Blätter einer Übersichtskarte von Ostpersien 1 : 1.000.000. Die Krönung sollte nach einem seit 1904 bestehenden Plan der auf 54 Blätter vorgesehene Zentralasien-Atlas abgeben, der alle verfügbaren Grundlagen auswerten sollte. Bei Justus Perthes erschien 1941 als erstes Blatt die Karte von Turfan (NK-45).

„Von Pol zu Pol“ reicht das Gebiet seines Interesses, und alle Wissenszweige erdkundlicher Erscheinungen, von den rein physikalischen Vorgängen der Wüstenbildung und der Wasserführung der Flüsse bis zu den doch noch erdgebundenen Äußerungen menschlichen Geisteslebens finden durch Sven Hedins Werk Bereicherung. Die Universalität seines Gesichtskreises und Könnens gibt den Grund ab, auf dem sich sein schöpferisches Schaffen erhebt. Die Räume aber, die er uns wie keiner zuvor näher gebracht hat und deren Erscheinungsbild und Erfüllung er zeichnet, hat er in dem letzten Abschnitt ungestörter, Jahrhunderte, Jahrtausende langer Entwicklung gesehen und begriffen, ehe auch hier Welten zusammenstürzen sollten und auch für sie eine neue Ära anhebt. Darum ist es nicht gleich, von welcher Grundlage aus diese schon heute fast historisch wertvolle Schau und Berichterstattung gezeichnet wurde. Für Sven Hedin ist Zentralasiens Erschließung die bewußte Aufgabe seines Lebens geworden. Unvergängliches hat er hierzu geleistet; ein großer Teil unserer heutigen Kenntnis des Gebietes ist ihm zu danken. Es ist historisches Schicksal, daß sein Werk als ganzes nun auch den letzten großen Querschnitt einer eben noch unberührten Welt übermittelt.

Berichte und kleine Mitteilungen

Geleitet von H. Lechleitner

Neue Erkenntnisse über die Spiegelschwankungen des Mittelländischen Meeres während des Eiszeitalters. An vielen Stellen der Felsküsten Italiens gegen das Tyrrhenische, Jonische und Adriatische Meer bezeugen Streifen von Löchern der Bohrmuschel (*Lithodomus*) höhere Stände des Mittelländischen Meeres. Die höheren Lagen um + 100 m über dem heutigen Meeresspiegel kennzeichnen ein Niveau des jüngeren Pliozäns, während tiefere Stände um + 30, + 20, + 10 m für jüngere Abschnitte des Eiszeitalters gelten. Die letztere Altersfassung konnte durch die italienischen Forscher, unter denen G. A. Blanc und A. C. Blanc in erster Linie zu nennen sind, dadurch präzisiert werden, daß in mehreren Aufschlüssen, besonders auch in Höhlen, die dem *Lithodomus*-Niveau der damaligen Litoralzone entsprechenden marinen Sedimente (Leitfossilien wie Pec-

tunculus-, Cardium-Arten, Strombus bubonius) von Schichten überlagert werden, welche durch ihre faunistisch-floristischen und prähistorischen Einschlüsse der letzten Eiszeit (Würm) zugesprochen werden müssen. Diese Deckschichten führen z. B. in den tieferen Schichten *Elephas antiquus*, *Hippopotamus amphibius*, *Rhinoceros Mercki*, in den oberen Schichten *Equus hydruntinus*, *Elephas trogontheri*, *Capra ibex*, *Alca impennis*. Die prähistorischen Funde umfassen die Typologie des Moustérien und in der weiteren Entwicklung des Aurignacien (bzw. Pontinien, Romanellien, Circéien). Indem auch die Übergangsschichten von der Würmeiszeit nach unten den Klimawechsel von der kalten zur wärmeren Periode mit allmählichen Übergängen dartun, konnten also diese Basalschichten des würmeiszeitlichen Komplexes mit absoluter Sicherheit in das Riß-Würm-Interglazial (letztes Interglazial) eingereiht werden. Diese Phase des Standes des Mittelmeeres zwischen + 30 und + 10 m wurde als „Tyrrhénien“ bezeichnet. Sie ist natürlich an vielen Stellen der italienischen Halbinsel durchlaufend nachweisbar.

Für die darauf folgende Würm-Eiszeit muß aber der Spiegel des Mittelmeeres bedeutend tiefer gelegen haben. Nicht nur tauchen kontinentale Ablagerungen der Würmeiszeit unter das Meer; würmeiszeitliche Schuttkegel laufen nicht in das heutige Meeresniveau aus, sondern sind in größerer Höhe an den steilen Kliffs abgeschnitten. Verlängert man die Neigungen der Schuttkegel meerwärts, so kommen wir gleichfalls auf einen heute vom Meer bedeckten tieferen Unterbau hin. Das eigenartige Vorkommen lößähnlicher äolischer Sande in Strandhöhlen der Felsküste wird unerklärlich bei dem heutigen felsigen Verlauf der Kalkküste, verlangt vielmehr ein breites flaches Vorland, aus dem Sand und Staub ausgeblasen und in die Höhlen geweht wurden. Die vor den Felsküsten befindlichen untermeerischen Plattformen (bis — 100 m unter dem heutigen Meeresspiegel) spielten die Rolle solcher Vorländer für die Lößbildung. Auch die im Gegensatz zu den kleinen rezenten Stranddünen landeinwärts eingebauten hohen, in mehreren Parallelzügen angeordneten, sehr mächtigen Sanddünen konnten nicht beim heutigen Verlauf der Küstenlinie entstanden sein; auch sie verlangen ein tieferes, heute vom Meer bedecktes sandiges Vorland einer Küstenebene. So kommen die italienischen Forscher zu dem Schluß, daß das Mittelmeer während der letzten Eiszeit sogar bis zu einem Niveau von — 90 bis — 100 m abgesenkt war.

Aber auch der darauf wieder folgende Anstieg des Mittelmeerspiegels zum heutigen Niveau (0 m) wird auf Grund der faunistisch-floristischen und prähistorischen Funde klimatologisch als eine zunehmende Erwärmungsphase ersichtlich. Diesen Post-Würm-Anstieg des Meeres nennt A. C. Blanc auf Grund seiner bedeutsamen Forschungen in der Bassa Versilia die „Versilische Phase“. Die große Schwankung also seit der letzten Interglazialzeit + 30 m zu — 100 m (Würm-Eiszeit) und dann wieder zu 0 m, also eine Schwankung von 230 m, ist klimatologisch durch den Wechsel vom Interglazial über die Eiszeit zum Postglazial bedingt, ist also nicht durch tektonische Vorgänge (Senkung und Hebung des Landes) verursacht. Das beweist schon das gleichmäßige Durchlaufen des Niveaus des Tyrrhénien sowohl an der West- wie Ostküste Italiens.

Es sind demnach eustatische Bewegungen des Meeresspiegels während des jüngeren Abschnitts des Eiszeitalters erwiesen. Die stärkste Regression trat in der letzten Eiszeit ein, in welcher die Niederschlagsmengen zu Eis gebunden waren, während das Ansteigen des Meeres nach dem Abschmelzen der großen Eismassen im Riß-Würm-Interglazial, bzw. in der Post-Würm-Zeit erfolgte.

Der Steinzeitmensch hat bereits die großen Schwankungen des Meeresspiegels miterlebt. Oft breite Küstenstreifen traten während der Eiszeit neu in Erscheinung, die im Interglazial und Postglazial Meer wurden.

Diese neuen Erkenntnisse über die Veränderungen der Küstenlinie, die sich klimatologisch, pflanzengeographisch, tierökologisch und in vielen anderen Richtungen auswirkten, wurden in großer Konzeption zum erstenmal einem größeren Fachkreis bei den quer durch ganz Italien veranstalteten Exkursionen des 4. Internationalen Quartär-Kongresses Rom-Pisa vorgelegt. Eine vorbildliche Arbeitsgemeinschaft von Forschern, die sich um das Istituto Italiano per Paleontologia Umana (Prof. G. A. Blanc) scharen, hat durch exakte, fachlich vielseitige großräumige Forschungen diese neuen wissenschaftlichen Kenntnisse geboten.

G. Göttinger

Neue Publikationen des Österreichischen Statistischen Zentralamts. So gewiß es ist, daß das Leben sich nicht hundertprozentig in Zahlen einfangen läßt, so unbestreitbar ist der Wert, ja die Unentbehrlichkeit einer zuverlässigen, eingehenden und leicht zugänglichen Statistik für das moderne öffentliche Leben, ganz zu schweigen von der Wissenschaft. Wir können daher die seit einiger Zeit merklich belebte Publikationstätigkeit des Österreichischen Statistischen Zentralamtes gerade auch von geographischer Seite nur lebhaft begrüßen. Die prompte Veröffentlichung der Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Juni 1951 sowie der land- und forstwirtschaftlichen Betriebszählung vom gleichen Datum in reicher sachlicher Aufgliederung nach Gemeinden ist vielen Wünschen gerade von Seite der Landesforschung nachgekommen und verdient volle Anerkennung. Dasselbe gilt von dem nach langer Pause (seit 1923) erstmals wiederaufgelegten Ortsverzeichnis, einem sehr wesentlichen topographischen Beifeil. Und nicht weniger natürlich auch von den übrigen, sachlich oft sehr weitgehend aufgegliederten statistischen Darstellungen.

Darüber hinaus sind nun in jüngster Zeit vier weitere Werke erschienen, die teilweise für Österreich neue Wege beschreiten und Beachtung verdienen, umso mehr, als sie sich an breitere Kreise wenden. Der „Verwaltungsatlas auf statistischer Grundlage“ (1952) vermittelt durch 29 Karten (meist 1:2,000.000) 2 Schaubilder und zahlreiche statistische Tabellen und textliche Erklärungen ein Bild Österreichs, seiner Verwaltungsgliederung, seiner Wirtschaft, seines Verkehrs- und Nachrichtennetzes, seiner Bevölkerung, seines Fremdenverkehrs. Besonders begrüßt seien die Versuche, in mehreren Fällen vom statistischen Kartogramm zur geographischen, d. h. wirklichkeitsgetreuen (bzw. angenäherten) Karte überzugehen (z. B. Tafeln XIV, XXIV). — „Österreichs Bevölkerung in Bild und Zahl“ (1953) gibt einen vorzüglichen Querschnitt der Bevölkerungsstruktur unseres Landes in vielen Schaubildern und Kartogrammen sowie Text. — „Österreichs Landwirtschaft in Bild und Zahl“ gibt einen ebenfalls vorzüglichen Aufriß der Landwirtschaft, indem eine Fülle von Angaben aus den jährlichen agrarstatistischen Erhebungen und aus der land- und forstwirtschaftlichen Betriebszählung 1951 zu einem geschlossenen Bilde ihres Standes und ihrer Entwicklung zusammengestellt wurden. Einleitend behandelt Prof. Dr. F. Steinhäuser den Witterungsablauf der Jahre 1922—1952, und Pd. Dr. J. Fink die Bodentypen Österreichs (s. Karte). Das Anschauungsmaterial von 49 Karten und 59 Graphika ist durch 13 typische Bilder bereichert. In allen diesen Publikationen stammen die Karten aus der Hand Dr. E. Arnbergers. — Man kann diesen vortrefflichen statistischen Darstellungen nur eine weite Verbreitung in allen

Amtsstuben, Kontoren und vor allem auch als Unterrichtsbehelf in den Schulen wünschen, wenngleich nicht verschwiegen werden soll, daß der überwiegend kartogrammhafter Charakter der kartenmäßigen Darstellungen nach den in sich recht uneinheitlichen politischen Bezirken als Flächeneinheiten bei Unerfahrenen auch zu groben Mißverständnissen Anlaß geben kann. — Die letzte Veröffentlichung betrifft die „Räumliche Verteilung der Bevölkerung in Österreich nach dem Stande vom 1. Juni 1951“, eine Karte im Maßstab 1 : 500.000 samt Begleitwort von Dr. R. Engelmann (1953). Sie gibt in ihrer absoluten, aus Punkten (für 100 Einwohner) und Signaturen (für größere Einwohnermengen) zusammengesetzten Darstellungsweise ein recht gutes Bild der gegenwärtigen Verteilung. Abzulehnen ist freilich die Idee, durch rote und schwarze Farbe anzudeuten, ob die betreffende Agglomeration seit 1923 zu- oder abgenommen hat. Dazu ist erstens der Zeitraum zu lange, in dem manche Orte ein Auf und Ab ihrer Einwohnerzahl erfahren haben, zweitens ist die Aussage viel zu unbestimmt, im Grenzfall sogar nichtssagend (bei minimalen Zu- oder Abnahmen, ferner in Streusiedlungsgebieten, wo man nicht weiß, wie die Höfe zusammengefaßt wurden). Wichtiger wäre die Aussage, wie groß die Zu- oder Abnahme war. — Im ganzen kann man also unser Statistisches Zentralamt zu seiner neuen Initiative beglückwünschen und Fortsetzung erhoffen. Besonders erfreulich ist auch der relativ geringe Preis der Veröffentlichungen.

H. Bobek

Inn und Salzach als Verkehrswege. Der Inn hatte bis zur Mitte des vergangenen Jahrhunderts eine große Bedeutung als Verkehrsweg. Hall war seit dem 12. Jhd. ein bedeutender Hafen: Salz, Wein und Getreide wurden dort umgeschlagen. Der Wein kam damals entweder aus Südtirol oder aus dem heutigen Niederösterreich. Flußaufwärts wurde das Salz bis Telfs verschifft, um von dort auf dem Landweg nach Vorarlberg und in die Schweiz weiterverfrachtet zu werden. Seit dem 15. Jhd. kamen auch bedeutende Lebensmitteleinfuhren auf dem Inn flußaufwärts nach Tirol, was mit der Zunahme der Bevölkerung (Bergbau!) in Zusammenhang zu bringen ist. Im Zeitalter des Merkantilismus ging die Innschiffahrt stark zurück; es war dies u. a. eine Folge der Errichtung des Freihafens von Triest und von besseren Straßen. Bis zum Aufkommen der Eisenbahnen wurden jedoch noch verschiedene Massengüter auf dem Fluß befördert.

Im Jahre 1855 wurde die Dampfschiffahrt eingeführt; eine Fahrt von Passau nach Rosenheim dauerte 23 Stunden, in umgekehrter Richtung 8 Stunden. Doch nicht einmal die Dampfschiffahrt konnte der Eisenbahn konkurrieren, sodaß sie schon im Jahre 1860 eingestellt werden mußte. Die stellenweise starke Strömung trug das ihre dazu bei.

Seit dem Jahre 1947 betreibt der Bayerische Lloyd in den Sommermonaten mit Dieselmotorschiffen einen täglichen Passagierdienst zwischen Passau und Neuhaus/Inn (gegenüber Schärding), der sich großer Beliebtheit erfreut. Im Mai und Juni wird die Strecke an Sonn- und Feiertagen befahren. Die Bergfahrt dauert 1 Stunde, die Talfahrt 45 Minuten¹. Es gibt auch ein Projekt einer Personenschiffahrt auf dem mittleren Inn, doch sind die dafür notwendigen Fahrzeuge noch nicht vorhanden.

¹ Des Interesses halber sei hier vermerkt, daß der B. L. von Mai bis September eine Personenschiffahrt Regensburg—Weltenburg auf der Donau und Regensburg—Etterzhausen auf Donau und Naab betreibt.

Die Flößerei auf dem Inn umfaßt drei Streckenabschnitte: erstens die Strecke Engadin—Solbad Hall; bis Mötztal oder Roppen wurde das Holz vielfach auch getriftet. Selbst bei Innsbruck und Hall gab es noch Triftrechen. 1880 wurde die gesamte Trift und größtenteils auch die Flößerei auf diesem Flußabschnitt eingestellt. Zweiter Abschnitt: Tiroler Unterinntal—Rosenheim; in diesem Teilgebiet war die Flößerei durch Jahrhunderte bedeutend, ging aber in diesem Jahrhundert stark zurück und wurde 1938 gänzlich eingestellt. Dritter Abschnitt: Salzachmündung—Passau; die Flöße auf dieser Strecke trieben dann donauabwärts und dienten dem innerösterreichischen Holzbedarf. Kurz nach 1900 wurde auch auf dem unteren Inn die Flößerei eingestellt. Das Ende der Innflößerei geht einerseits auf den gesteigerten Holzbedarf von Tirol, andererseits auf den Ausbau der Kraftwerke zurück, die eine durchgehende Flößerei unmöglich machen.

Die historische Verkehrsbedeutung der Salzach ist fast ebenso groß wie die des Inn. Haupthandelsware war das Salz; die wichtigsten Länden waren in Salzburg, Laufen und Burghausen. Nach kurzem Bestehen wurde um 1860 die Dampfschiffahrt auf der Salzach und damit die gesamte Salzschiffahrt infolge des Eisenbahnbaues eingestellt. Bis 1920 wurde bis Hallein Holz getriftet; heute ist dies nur mehr in der Enge von Taxenbach der Fall (größtenteils nach: E. H a u f, Die Umgestaltung des Innstromgebietes durch den Menschen, MGgGes. München, 1952, S. 5 ff.).

A. K ö t t n e r

Aus Österreichs Wirtschaft 1953: Die Ergebnisse der Viehzählung vom 3. Dez. 1953 zeigten gegenüber dem Vorjahr (Geflügel, Kaninchen und Bienenvölker ausgenommen) eine rückläufige Entwicklung. Der seit Jahren verfolgbare Rückgang des Pferdebestandes (258.983) erreichte 3,1% und ist eine Folgeerscheinung der steigenden Motorisierung, ebenso wie die Verminderung des Bestandes an Zugochsen. Der Rückgang des Bestandes an Rindern (derzeit 2,3 Mill.) und an Schweinen (2,64 Mill.) ist vorwiegend auf Absatzschwierigkeiten und eine den Produzenten nicht befriedigende Preisentwicklung zurückzuführen. Im Rückgang des Bestandes an Schafen (297.040) und an Ziegen (298.329) spiegelt sich die anhaltende Normalisierung des Wirtschaftsbildes wider. Die Zahl der Hühner wird mit 8,2 Mill. angegeben.

Im A c k e r b a u konnten im Jahre 1953 durchwegs höhere Ernteergebnisse erzielt werden als im Vorjahr, obzwar bei Hafer die Anbaufläche unverändert, bei Körner- und Grünmais, sowie Zucker- und Futterrüben sogar etwas geringer war als 1952. Die Hektarerträge lagen, abgesehen vom Grünmais, durchwegs über dem Vorjahrsniveau, besonders hoch bei Kartoffeln und Rüben.

	Anbaufl. 1000 ha	Ernte 1000 t	Hektar- ertrag dz		Anbaufl. 1000 ha	Ernte Mill. t	Hektar- ertrag dz
Brotgetreide	443	932	21,1	Kartoffeln	179	3,3	184,3
Gerste	149	320	21,5	Zuckerrüben	37	1,06	289
Hafer	200	360	18,0	Futterrüben	70	2,49	353,9
Körnermais	58	151	25,9	Grünmais	30	1,00	330

Der A u ß e n h a n d e l stand 1953 im Zeichen der ausklingenden ERP-Lieferungen sowie der seit Juni infolge der Vereinheitlichung der Devisenkurse ständig steigenden Exportwerte, wodurch erstmalig seit Bestand der zweiten Republik auf kommerzieller Basis ein Exportüberschuß von 838 Mill. S zu verzeichnen war.

Gesamtergebnis (in Millionen S)

Jahr	Einfuhr			Ausfuhr	Bilanz
	Insgesamt	ERP-Imp.	Komm.Imp.		
1952	13.959	1.957	12.002	10.797	— 1.205
1953	13.268	916	12.352	13.190	+ 838

Die ERP-Importe stammten zu rund 95% aus den USA. In der Hauptgruppe Ernährung (401 Mill. S, ca. 44%) spielte Mais zu Futterzwecken die größte Rolle (341 Mill. S), während in der Hauptgruppe Rohstoffe (212,5 Mill. S, rund 23%) Baumwolle führte (146,8 Mill. S). Von den gelieferten Maschinen (177 Mill. S, rund 19%) entfielen auf Metallbearbeitungsmaschinen 111 Mill. S, bei den miner. Brennstoffen (55,5 Mill. S, rund 6%) auf Kohle 37,5 Mill. S.

Gesamteinfuhr 1953 Gesamthöhe 13.268,47 Millionen S

Hauptgruppe	Anteil	Wert in Mill. S	darunter in Millionen S	
Ernährung	ca. 23%	3091,3	Getreide, Mehl	1524
			Obst u. Gemüse	478
			Zucker	324
Rohstoffe	ca. 17%	2260,5	Spinnstoffe	1169,5
			Erze u. Schrott	480,8
Min. Brennstoffe	ca. 16%	2170,2		
Halb- u. Fertigw.	ca. 14%	1861,4	Unedle Metalle	704,4
			Garne, Gewebe, Textilfertigwaren	639,9
Maschinen und Verkehrsmittel	ca. 15%	2022,5		

Gesamtausfuhr 1953 Gesamthöhe 13.190 Mill. S

Hauptgruppe	Anteil	Wert in Mill. S	darunter in Millionen S	
Rohstoffe	ca. 26%	3444,6	Holz	2532,4
Halb- und Fertigwaren	ca. 48%	6371,8	Unedle Metalle	2618
			Waren aus nicht- met. Stoffen	1018
			Garne, Gewebe, Textilfertigwaren	897,3
			Papier, Pappe und Papierwaren	855,3
			Metallwaren	693,2
Maschinen und Verkehrsmittel	ca. 12%	1614,8		

Als wichtigste Lieferanten der von Österreich importierten Güter traten die Deutsche Bundesrepublik (3762 Mill. S, rund 28% aller Importe), die USA (1655 Mill. S, rund 12,5%), ferner Italien (961 Mill. S), Großbritannien (766

Mill. S), die Schweiz (564 Mill. S), Frankreich (544 Mill. S) und Polen (527 Mill. S) auf, die zusammen fast zwei Drittel des österr. Importes stellten. Erstmals steht damit wieder die DBR an der Spitze der Importländer, während die USA zufolge Abnahme der ERP-Lieferungen auf den zweiten Rang absank.

Westdeutschland steht aber auch an der Spitze unseres Exportes, da es mit 2592 Mill. S fast 20% unserer Ausfuhr aufnimmt, knapp gefolgt von Italien (2151 Mill. S, rund 16%). In weiterer Reihenfolge exportierte Österreich nach Großbritannien (909 Mill. S), den USA (765 Mill. S), Schweiz (549 Mill. S), Jugoslawien (544 Mill. S) und nach den Niederlanden (543 Mill. S). Zusammen nehmen die angeführten Staaten etwa 61% unseres Exportes ab.

Eine aktive Handelsbilanz besitzt Österreich u. a. mit Italien (+ 1188,3 Mill. S), Niederlanden (+ 244,7 Mill. S), Jugoslawien (216 Mill. S); passiv ist unsere Handelsbilanz u. a. mit Westdeutschland (— 1127 Mill. S), Großbritannien (— 194,4), Belg.-Lux.-W.U. (— 173,7 Mill. S) und Polen (— 154,8 Mill. S).

Zur Zeit hält die günstige Entwicklung der Handelsbilanz weiterhin an; sie steht derzeit unter dem Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung der Einfuhr, die ab 1. März 1954 60% beträgt und bis zur Jahresmitte auf 75% gesteigert werden soll.

Die bekannten Folgeerscheinungen des 2. Weltkrieges hatten die österr. Donauschifffahrt vollkommen unterbunden. Der Schiffsraum und die Einrichtungen der DDSG. im östl. Österreich fielen als „Deutsches Eigentum“ unter die Verwaltung der USIA, der im Jahre 1945 im oberösterr. Donaugebiet befindliche Schiffsraum war nahezu vollkommen betriebsunfähig. Nach größeren Investitionen wurde zunächst der Verkehr Linz—Regensburg aufgenommen, während der Betriebsbeginn auf der Strecke Wien—Linz erst mit Sommer 1952 erfolgen konnte. Die zunehmende Tendenz des Gesamtumschlages unserer Donauhäfen hielt auch im Betriebsjahr 1953 an und steigerte sich besonders in Wien (1952: 0,16; 1953: 0,51 Mill. t); Linz wies 1953 einen Umschlag von 2,02 Mill. t auf. Auch die beförderte Gütermenge erreichte 1953 mit 2,6 Mill. t einen neuen Höchststand (1952: 2,4 Mill. t), wobei der größte Teil (2,2 Mill. t) auf den internat. Verkehr entfiel. Daneben spielen der Inlandsverkehr (188.000 t) und der vorwiegend unter jugoslaw. Flagge stehende Transitverkehr (208.000 t) eine untergeordnete Rolle.

Die veränderten Wirtschaftsverhältnisse scheinen in den beförderten Gütern auf, bei denen besonders das Zurücktreten früherer Massenartikel, wie Getreide, auffällt. Seit Wiederaufnahme des Donauverkehrs spielt der Transport von Ruhrkohle ab Regensburg eine bedeutende Rolle, der zunächst zur Versorgung der VÖEST nach Linz, seit 1952 aber auch zur Versorgung der Gaswerke nach Wien erfolgt. Im Jahre 1953 wurden etwa 1,3 Mill. t Kohle und Koks zu Tal gebracht, somit rund 50% der Gesamtgütermenge. Im Verkehr zu Berg spielen Roheisen (426 T.t) und Eisenerz (76 T.t), neuerdings auch Erdöltransporte von Wien nach Linz eine bedeutendere Rolle. Die gesamte Transportleistung 1953 wird mit rund 380 Mill. Tonnenkilometer in 9.921 Fahrten angegeben.

Auch während des Jahres 1953 war eine starke Zunahme von Motorfahrzeugen festzustellen, was teilweise auf den großen Nachholbedarf, andererseits aber auch auf die wirtschaftl. Konsolidierung Österreichs zurückzuführen ist. Die Gesamthöhe an Kraftfahrzeugen betrug 1953 407.255. (1937: 120.000; 1948: 199.000; 1952: 349.000). Den größten Anteil stellen die Krafträder (201.680). Die Zahl der Personenkraftwagen (74.221) hat sich gegenüber 1937 mehr als verdoppelt, der Lastkraftwagen (48.301) fast vervierfacht. Besonders

auffallend ist die Bestandszunahme an Zugmaschinen und Traktoren, worin sich die steigende Mechanisierung der Landwirtschaft widerspiegelt (1937: 234; 1953: 35.619). Ferner wurden im Oktober 1953 3.690 Omnibusse und Obusse, sowie 37.120 Anhänger gezählt; der Rest entfiel auf Lastdreiräder und Spezialfahrzeuge (Statistische Nachrichten).

R. A u e r

Zur Diskussion über das Deutschtum in Südtirol. Der bekannte italienische Sprachwissenschaftler Carlo Battisti, dem seit Jahrzehnten von italienischer Seite aus eine führende Rolle in der Behandlung Südtiroler Fragen zukommt, unternimmt es in einer kurzen Arbeit¹⁾, gegen die von F. Dörrenhaus in seiner Abhandlung „Deutsche und Italiener in Südtirol“ (Erdkunde, VII. Bd. 1953, S. 185—216) vertretene Darstellung der Verhältnisse Stellung zu nehmen. Es soll dabei gleich zu Eingang gesagt werden, daß sich der Verfasser bemüht, sachlich zu bleiben und zu einer weiteren Behandlung des Themas vom deutschen und italienischen Standpunkt her auf wissenschaftlicher Ebene anregt.

Battisti's Kritik, zu deren Untermauerung fast ausnahmslos italienische — also einseitige — Literatur herangezogen wird, zielt in erster Linie gegen die von Dörrenhaus, wie ja von allen deutschsprachigen Autoren als selbstverständlich genommene Voraussetzung eines einheitlichen deutschen Volkstums auf Südtiroler Boden, sowie gegen die Annahme einer in stärkerem Ausmaß vor sich gegangenen deutschen Einwanderung, an deren Stelle die These einer bloßen Verdeutschung von Ladinern gesetzt wird. Schließlich spricht sich der Verfasser u. a. auch gegen die Ansicht aus, daß die Hinhaltung der gesetzlichen Verankerung des Tiroler Hofrechtes durch Italien die Vernichtung des deutschen Bauerntums bezwecke und die starke Industrialisierung eine Bedrohung des deutschen Landescharakters darstelle.

In Behandlung dieser Punkte kommt Battisti zur Schlußfolgerung, daß die gegenwärtige Brennergrenze die beste zwischen Deutschtum und Romanentum, Südtirol und das Trentino eine untrennbare Einheit seien, ein Südtiroler Irredentismus bei Einhaltung des Pariser Abkommens unberechtigt und endlich Südtirol kein deutsches Lehngut (feudo), sondern ein doppelsprachiges Land wäre.

Die Argumentation des Verfassers konzentriert sich dabei um zwei Kernpunkte, nämlich um die Verbreitung vordeutscher (also meist rhätoromanischer) Orts- und auch Familiennamen im heutigen deutschen Sprachgebiet und der Brennergrenze als einer angeblich naturgegebenen Tatsache. Eine Beweisführung zu Gunsten des italienischen Standpunkts unter Zuhilfenahme der vordeutschen Elemente ist ein an und für sich schon schwieriges Beginnen und muß von Anfang an grundsätzliche Bedenken hervorrufen. Selbst die sehr weitläufig gefaßte Sammelbezeichnung „neolatino“, unter der alles Rhätoromanisch-ladinisch-italienische in summa verstanden wird, kann hierüber nicht hinwegtäuschen. Wer wollte etwa die Rhätoromanen Graubündens als Italiener bezeichnen? In Wahrheit schlägt sich Battisti gerade mit dieser Argumentation die Waffe bezüglich der Wasserscheidenfrage selbst aus der Hand. Die vordeutschen, rhätoromanischen Ortsnamen enden doch gar nicht, so wie man es seiner auf Südtirol beschränkten Karte entnehmen könnte, an der Hauptwasserscheide, sondern greifen im westl. Nordtirol und im anschließenden Vorarlberg weit darüber nach Norden

¹⁾ Italiani e Tedeschi nell' Alto Adige — Osservazioni su una recente pubblicazione di Etnografia Alto-Atesina. L'Universo, Anno XXXIII, N. 6, 1953, 11 S. und 1 Karte.

hinaus, ohne daß der deutsche Charakter dieser Gebiete überhaupt nur anzweifelbar ist. Ortsnamen früherer Kulturepochen, die sich mehr oder weniger stark in den meisten Landschaften Europas bis heute erhalten haben, können niemals ernsthaft als Belege für heutige Gebietsansprüche gelten. In diesem Zusammenhang muß auch die Frage, ob es sich im Falle Südtirols um eine regelrechte deutsche Zuwanderung oder um eine überwiegende bloße Einddeutschung handelte, zu einer zweitrangigen werden.

Die Behandlung der alten Streitfrage, Wasserscheiden oder Talklausen als natürliche Grenzen, geht wie bei allen Befürwortern der ersteren an der Tatsache des Paßstaates vorbei, wofür ja heute noch die Schweiz, so wie u. a. früher einmal auch das Erzbistum Salzburg oder das Königreich Navarra, Beispiele sind. Im übrigen ist der gerade im Hinblick auf die Brennergrenze von Sö l c h, S i e g e r u. a. erbrachte Nachweis der wissenschaftlichen Unhaltbarkeit der Wasserscheidentheorie heute noch genau so gültig wie vor 5 Jahrzehnten, als er geführt wurde.

Zurückzuweisen ist die von Battisti aufgestellte Behauptung der Ungenauigkeit der österr. Volkszählung von 1910 in Bezug auf die Nationalitätenangaben, da Verwaltung und Nationalitätenpolitik in der österreichischen Reichshälfte der Monarchie von einer in der ganzen Welt bis heute unerreichten Objektivität waren. Auch diese Behauptung des Verfassers ist daher genau so wenig überzeugend wie seine sonstige Argumentation. Dementsprechend bilden auch seine davon abgeleiteten Schlußfolgerungen im Grunde genommen nur Trugschlüsse. Die derzeitige Nationalitätenverteilung auf Südtiroler Boden, die ohne den staatlichen Druck seit Ende des ersten und die unglücklichen Maßnahmen während des letzten Weltkrieges niemals so entstanden wäre, kann die ursprüngliche Tatsache einheitlichen Volkstums auf beiden Seiten des Brenners nicht als ungegeben erklären. Und wenn schließlich Südtirol und das welsche Trentino als geographische und historische Einheit bezeichnet werden, so ist zu sagen, daß die beiden deutschsprachigen Teile Tirols eben eine noch stärkere Einheit dieser Art darstellen.

J. M a t z n e t t e r

Die Bevölkerungsbewegung in Jugoslawien im Lichte der ersten Ergebnisse der Volkszählung 1953. Die erste Volkszählung, die Jugoslawien nach dem Kriege durchführte, fand am 15. März 1948 statt. Genau 5 Jahre später wurde mit Stichtag vom 31. März 1953 eine zweite Zählung veranstaltet, deren erste Ergebnisse vor kurzem veröffentlicht wurden. Dies bietet die Möglichkeit eines Vergleiches und damit Erkenntnisse über die Bevölkerungsbewegung in Jugoslawien in der Periode seit 1945.

Über die erste Zählung von 1948 wurde in unseren Mitteilungen (93. Bd., 1951, S. 58/59) im Zusammenhang mit einer kleinen Mitteilung über das Bild der ethnographischen Gliederung Jugoslawiens bereits berichtet. Es soll hier aus Gründen bibliographischer Vollständigkeit kurz erwähnt werden, wie weit die Resultate dieser Zählung bisher veröffentlicht wurden: Nach ersten Presseberichten über die Gesamtergebnisse wurde im August 1948 vom Statistischen Bundesamt Jugoslawiens (Savezni Statistički Ured) die erste amtliche Publikation in Gestalt der bezirkswisen Gesamtzahlen sowie die Gliederung nach Geschlechtern als vorläufiges Zählungsergebnis herausgegeben. (Prethodni rezultati popisa stanovništva u FNRJ od 15 marta 1948, Beograd 1948, 43 S. Titel auch russisch, französisch und englisch). Zwei Jahre später begann das Statistische Bundesamt mit der Herausgabe eines Statistički Bilten (Bulletin statistique),

dessen erstes Heft im Juli 1950 erschien und zahlreiche Tabellen über die Bevölkerungsgliederung an Hand der Zählung 1948 bekanntmachte. Darunter waren auch die ersten bekanntgewordenen Daten über die Gliederung nach Nationalitäten. Leider waren alle Zahlen dieses und der folgenden Hefte des Statistički Bilten nur für den ganzen Staat oder für einzelne Bundesrepubliken, nicht für kleinere administrative Einheiten angegeben. Im Jahre 1951 begann die Publikation der endgültigen Ergebnisse der Zählung von 1948. Die inzwischen zum „Bundesamt für Statistik und Evidenz“ umbenannte statistische Zentralbehörde Jugoslawiens (Savezni Zavod za Statistiku i Evidenciju) gab als ersten Band der endgültigen Zählungsergebnisse die Angaben über Zahl der Haushalte, Einwohner und Gliederung nach dem Geschlecht für alle Gemeinden und Gemeindeteile heraus (Konačni rezultati popisa stanovništvo od 15 marta 1948 godine. Knjiga I: Stanovništvo po polu i domaćinstva. Beograd 1951. LXXVII + 430 S.). Kurz darauf folgte ein zweiter Band mit Angaben über die Altersgliederung nach Bezirken (Kon. rez. pop. stan. od 15. III. 1948. Knjiga II: Stanovništvo po starosti i polu. Beograd 1951. XXXV + 91 S.). Dann trat eine längere zeitliche Pause in den Veröffentlichungen ein. Erst 1952 erschien ein 8. Band der Zählungsergebnisse, betreffend die Geburtenhäufigkeit bei der weiblichen Bevölkerung (Kon. rez. pop. stan. od 15. III. 1948. Knjiga VIII: Žensko stanovništvo prema broju živorođene dece. Beograd 1952. LXX + 176 S.). Aus der Band-Bezeichnung dieser letzten Veröffentlichung ist zu ersehen, daß die Gesamtpublikation der Zählung 1948 mindestens auf 8, wenn nicht mehr Bände veranschlagt ist, wovon bisher nur die Bände I, II und VIII erschienen. Eine volle Auswertung und Beurteilung des Materials wird naturgemäß erst nach Abschluß dieser Veröffentlichungstätigkeit möglich sein.

Inzwischen hat am 31. März 1953 die zweite Zählung stattgefunden. Ihre ersten Resultate wurden bereits am 1. Mai in den beiden führenden Tageszeitungen Jugoslawiens, verbunden mit längeren kommentierenden Artikeln, veröffentlicht (Borba, Beograd und Zagreb, Nr. 115/1953 vom 1.—3. Mai 1953, und Politika, Beograd, Nr. 14.496 vom 1.—3. Mai 1953). Nach diesen Veröffentlichungen betrug die Bevölkerungszahl Jugoslawiens am 31. März 1953 16,927.275 Menschen. Die Zunahme gegenüber 1948 betrug 1,155.177 Einwohner oder 7,3%. Der absoluten wie relativen Vermehrung nach steht Jugoslawien damit in der ersten Reihe aller Länder Europas. Ein Vergleich mit anderen geburtenstarken Ländern ist dadurch erschwert, daß aus Polen, Rumänien und Bulgarien seit Jahren keine verlässlichen Zahlen über die Bevölkerungsbewegung mehr vorliegen. Mit der letzten Zählung liegen seit Entstehung des Jugoslawischen Staates nunmehr die Ergebnisse von 4 Volkszählungen vor, die folgenden Entwicklungsgang zeigen:

Zeitpunkt der Zählung:	Einwohnerzahl:	
	a) im Staatsgebiet z. Z. d. Zählung	b) im Staatsgebiet heut. Umfanges
31. Jänner 1921	11,984.911	12,465.000
31. März 1931	13,934.038	14,458.000
15. März 1948		15,772.098
31. März 1953		16,927.275

Für die einzelnen Bundesrepubliken des heutigen Jugoslawien ist nur ein Vergleich der Zahlen von 1948 mit jenen der neuen Zählung sinnvoll, weil diese

Republiken als territoriale Einheiten vor 1945 noch nicht bestanden, zudem seit 1941/45 erhebliche Bevölkerungsverschiebungen innerhalb des Landes stattgefunden haben, die einen Vergleich mit früheren Zahlen als wenig ergiebig erscheinen lassen. Eine Tabelle der Einwohnerzahlen der einzelnen Bundesrepubliken für 1948 und 1953 zeigt folgendes Bild:

Entwicklung der Bevölkerungszahl und -dichte in
Jugoslawien

Gebiet	Fläche km ²	Dichte	Einwohner		Zunahme:	
			1953	1948	absolut	%
Serbien	88.266	79	6,983.544	6,527.966	455.578	7,0
(Eig. Serbien)	55.724	80	4,460.405	4,136.934	323.471	7,8
(Wojwodina)	22.220	77	1,713.905	1,663.212	50.693	3,0
(Kosovo-Met.)	10.322	78	809.234	727.820	81.414	11,2
Kroatien	56.269	70	3,913.753	3,756.807	156.946	4,2
Slowenien	19.963	73	1,462.961	1,391.873	71.088	5,1
Bosnien u. H.	51.564	55	2,843.486	2,565.277	278.209	10,8
Mazedonien	26.494	49	1,303.906	1,152.986	150.920	13,1
Montenegro	13.837	30	419.625	377.189	42.436	11,3
Jugoslawien:	256.393	66	16,927.275	15,772.098	1,155.177	7,3

Die Tabelle zeigt, daß sich die Bevölkerung der südlichen Landesteile, Mazedoniens, Montenegros, des Kosovo-Metohija-Gebietes und Bosniens, am raschesten vermehrt, daß das eigentliche Serbien die Mitte hält und die nördlichen Gebiete, Slowenien, Kroatien und Wojwodina, die niedrigste Vermehrungsquote aufweisen, wobei insbesondere die Wojwodina mit einer Vermehrung von nur 3% nicht einmal ein Viertel der Quote Mazedoniens (13,1%) erreicht.

Ein weiteres wichtiges Moment zur Beurteilung der Bevölkerungsstruktur ist das Verhältnis der Geschlechter. Im Jahre 1948 standen 7,582.461 Männern 8,189.637 Frauen gegenüber, der absolute Frauenüberschuß betrug somit 607.176. Pro 1000 Männer entfielen damals 1.080 Frauen. In den Vorkriegszählungen hatte das Verhältnis Männer : Frauen im Jahre 1921 1.000 : 1.038, im Jahre 1931 1.000 : 1.022 betragen. Durch die Auswirkungen des Krieges war der Frauenüberschuß größer geworden. Der nach allen Kriegen stets beobachtete natürliche Ausgleich im Verhältnis der Geschlechter findet nun auch in den Ergebnissen der letzten jugoslawischen Zählung von 1953 seine Bestätigung: Danach betrug das Verhältnis Männer : Frauen zu diesem Zeitpunkt absolut 8,211.284 : 8,715.991 und in Verhältniszahlen ausgedrückt 1.000 : 1.061, hat sich also zu einem Drittel vom Pessimismusstand des Jahres 1948 auf den Vorkriegsstand zu verschoben.

W. Krallert

Die Sowjetunion auf der neuen Europa-Karte von Freytag & Berndt. Ende 1952 erschien die 1 : 6,000.000-Handkarte „Europa“ von Freytag und Berndt in neuer Auflage, die sich von der letzten aus dem Jahre 1949 vor allem dadurch unterscheidet, daß sie die Staaten nicht durch Randkolorit, sondern durch Flächenfärbung bezeichnet (wobei übrigens für alle Staaten die gleichen, in ihrer räumlichen Zusammenstellung nicht immer ganz glücklich gewählten Farben verwendet werden wie damals).

Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollte man die gefällige und saubere Ausführung dieses neuen Erzeugnisses der österreichischen Kartographie besonders betonen. Überhaupt soll hier nicht die Karte als ganzes besprochen, sondern nur ihre Darstellung der UdSSR kritisch betrachtet werden. Diese Zeilen wollen dazu beitragen, daß auf künftigen Auflagen auch die östliche Hälfte Europas möglichst fehlerfrei dargestellt wird.

Die Aufmerksamkeit des Betrachters wendet sich begreiflicherweise zuerst jenen Stellen zu, wo in der Zeit seit dem Erscheinen der vorigen Ausgabe solche geographische Veränderungen vor sich gegangen sind, die auch auf einer allgemeinen Karte mit kleinem Maßstab ihren Niederschlag finden können. Diese liegen im gegebenen Zeitraum vor allem in der Sowjetunion.

Der im Frühjahr 1952 entstandene Zimljanskajer Stausee am Don, einer der größten Seen Europas, und der im Sommer 1952 eröffnete Lenin-Kanal zwischen Wolga und Don (dieser allerdings ohne Beschriftung) sind nicht ganz so exakt gezeichnet, wie es einerseits der Maßstab, andererseits die zahlreichen auch in Österreich greifbaren kartographischen Darstellungen in der sowjetischen Fachliteratur ermöglichen würden. Auch ist nicht recht einzusehen, warum im Namen die alte Orthographie aus der Zarenzeit, die nach dem Z ein y verlangte, angewendet wird. Von den Bewässerungskanälen ist der längste und wichtigste, der „Don-Hauptkanal“, eingetragen, dessen erstes 27 km langes Teilstück sei anderthalb Jahren in Betrieb ist. Hingegen fehlt die neue Bahnlinie, die über den neuen Don-Staudamm von Zimljanskaja die beiden Hauptlinien der Gegend zwischen den Stationen Morosowsk und Kuberle miteinander verbindet und ebenfalls im Sommer 1952 in Betrieb genommen worden ist¹.

Auch der Gebietstausch zwischen der UdSSR und Polen² ist berücksichtigt. Die Grenze zwischen diesen beiden Staaten, die in der vorigen Auflage der Karte falsch eingezeichnet war, wurde nun richtig eingetragen, zumindest in ihrem Nordabschnitt, besonders im Gebiet des ehemaligen Ostpreußen; im Süden ist sie allerdings noch immer ungenau, indem sie auf der Karte den San berührt und an den Stadtrand von Przemysl heranreicht, was sie in Wirklichkeit nicht tut.

Die Uferlinie des Kaspischen Meeres findet sich — entsprechend dem Sinken des Seespiegels — nach den Angaben der neueren sowjetischen Karten korrigiert, doch nur in ihrem asiatischen Teil. Auf der europäischen Seite ist der alte Küstenverlauf beibehalten, was besonders beiderseits des Wolgadeltas deutlich zu merken ist.

Eine weitere wichtige Veränderung, nämlich den Bau der nördlichsten Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Asien (von der Petschora-Bahn jenseits des Polarkreises über den Nördlichen Ural nach Ssaledard am unteren Ob), zeigt die Karte deswegen nicht, weil sie wieder den Nordostzipfel des europäischen Teils der Sowjetunion abschneidet. Der Nordrand der Karte ist so gewählt, daß die große Kolgudjew-Insel, die Petschora-Mündung und die wichtige neue Kohlenfundstätte und Bahnkopfstation Workutá nicht mehr gezeigt werden, obwohl sich dadurch für Nordnorwegen und Island die Notwendigkeit eines Durchbrechens des Randes ergab.

¹ Das neue Kartenbild dieser Landschaft wurde in unseren „Mitteilungen“, Heft 1—4 von 1952, S. 65, veröffentlicht.

² Darüber ist im selben Heft der „Mitteilungen“ auf S. 102 berichtet worden.

Blieb der Ausschnitt der Karte dergestalt unverändert, so gab die Neuauf-
lage Gelegenheit, die Darstellung des Inhalts zu überprüfen und zu verbessern.
Das geschah u. a. bei den Grenzen der einzelnen Sowjetrepubli-
ken gegeneinander. Statt der gradlinigen, allzu schematisierten Grenzen der
Karte von 1949 zeigt die vorliegende wesentlich genauer gezeichnete. Trotzdem
ist noch manche Verbesserung möglich. So wurde z. B. die ukrainisch-molda-
wische Grenze in ihrem Süd- und Mittelteil korrigiert, zeigt aber im Norden noch
immer einen grob „vereinfachten“ Verlauf; die Grenze zwischen Estland und
der Russischen Föderation ist nach wie vor falsch eingetragen. Sie läuft beim
Ort Petschori — der selbst beträchtlich nach Osten „verschoben“ wurde —
weiter nach Osten, als die Karte angibt. Beim sowjetischen Pachtgebiet
Porkkala — Udd in Finnland erscheint nicht nur die Grenze unrichtig einge-
zeichnet, sondern die Darstellung als uneingeschränkt sowjetisches Territorium
unexakt. Auf allen sowjetischen Karten wird Porkkala als zu Finnland gehörig,
aber derzeit von der UdSSR gepachtet eingezeichnet, wie es der staatsrechtlichen
Situation entspricht.

Eine korrigierende Überarbeitung läßt sich auch feststellen, wenn man an
Stelle von „Etschmiadzin“ den armenischen Ortsnamen jetzt „Ätschmiadsin“
geschrieben sieht. Neben dieser Sorgfalt wirkt allerdings das sonstige Durch-
einander in der Transskription doppelt störend, für das nur einige Bei-
spiele angeführt seien: an der oberen Wolga ist ein Ort „Jurjewec“ eingezeich-
net, nur wenig flußabwärts ein anderer, „Gorodez“; die Endung —ez wird bei
beiden im Russischen ganz gleich gesprochen und geschrieben, nichts rechtfertigt
eine unterschiedliche Transskription. Sogar der gleiche Name wird verschieden
wiedergegeben: an der Mündung der „Cilma“ in die Petschora liegt „Ust-Zilma“
(Ustj heißt Mündung)! Ähnlich stehts mit der Endung —ija, die z. B. an der
kurzen Südküste der Krim in „Liwadia“ anders aussieht als in „Feodosija“.
Der gleiche Eigename Ordshonikidse wird in Westrußland mit —dze, in Nord-
kaukasien mit —dse geschrieben, obwohl natürlich auch hier keinerlei Grund für
eine solche Unterscheidung vorliegt.

Doch auch abgesehen von derartigen Flüchtigkeitsfehlern, kann man sich
mit den Prinzipien der verwendeten Transskription kaum einverstanden erklä-
ren. Daß so verschiedene Laute wie s und ş oder gar sch und sh (bzw. ž) gleich
geschrieben werden, verfälscht das Lautbild manchmal bis zur Unkenntlichkeit
und mindert dadurch den Bildungswert der Karte ernstlich herab. Das gleiche
trifft für den russischen Laut „jo“ zu, der — nach alter Gewohnheit, aber darum
nicht weniger irreführend — mit „e“ wiedergegeben wird, sodaß aus Orjol
ein „Orel“, aus Kischinjaw ein „Kischinew“ wird. Der Laut „je“ wird
manchmal richtig, manchmal nur mit „e“ transskribiert: neben „Jegorlyk“ steht
„Erewan“, was weder der alten, russifizierten Form (Eriwan) noch der neuen,
armenischen (Jerewan) gerecht wird. Es ist auch nicht einzusehen, warum unser
X, das es im Russischen nicht gibt, bei Rücktransskription nicht verwendet wird:
die Ortsnamen, die von „Alexander“ abgeleitet sind, braucht man durchaus
nicht mit ks schreiben, bei „Marks“ (einem nach Karl Marx benannten Ort bei
Saratow) wird eine solche Schreibung geradezu unsinnig.

Sind Fragen der Transskription diskutabel, so weist die neue Europa-Karte
auch eine Anzahl unzweifelhafter geographischer Fehler auf. Daß die
Autonome Sowjetrepublik Nachitschewan der Farbe nach nicht als sowje-
tisch, sondern als persisch bezeichnet wird, ist wohl auf ein bedauerliches Druck-
und Korrekturversehen zurückzuführen. — Der Kuban mündet — wie auf

Karten aus dem vorigen Jahrhundert — ins Schwarze anstatt ins Asowsche Meer, aber auch von seinen alten asowschen Mündungsarmen ist keiner eingezeichnet, nicht einmal die große Protoka. — Der Wolga-Nebenfluß Sswijaga ist, seines Oberlaufs beraubt, in einen langen Wolga-Seitenarm verwandelt, der bei der Mündung des Flusses von der Wolga abzweigt, das Sswijaga-Tal aufwärts fließt und bei Uljanowsk in die Wolga mündet.

Bei zahlreichen Orten sind die Signaturen viele Kilometer von der tatsächlichen Lage entfernt eingetragen; es sei hier nur erwähnt, daß die ukrainische Großstadt Dnjeprodshinsk vom Dnjepr und der Ostseehafen Klajpeda (das frühere Memel) von der Küste wegverlegt wurden. Viele neue Städte sind überhaupt nicht aufgenommen, was besonders im Donjez-Industriegebiet auffällt, wo die Eintragungen sowohl hinsichtlich der Größenklasse als auch der Lage unexakt sind und bedeutende Orte wie Jenakijewo, Krassnyj Lutsch, Tschistjakowo, Debalzewo etc. fehlen. Auch die neue georgische Industriestadt Rustawi, wo das erste transkaukasische Hüttenwerk gebaut wurde, sucht man vergebens.

Was die Ortsnamen betrifft, so wurde — wie auch in der vorigen Auflage — das begrüßenswerte Prinzip eingehalten, sie in der offiziellen, im Land selbst üblichen Form wiederzugeben. Das gilt im wesentlichen auch für die Darstellung der UdSSR. Doch finden sich davon einige, logisch nicht erklärliche Ausnahmen, besonders an Grenzen. So wird die Station an der ungarischen Grenze nicht Tschop, sondern in ungarischer Sprache Csap genannt, der Grenzort Wilkowo an der rumänischen Grenze (an der Donaumündung) ist in der rumänischen Schreibung als Vâlcoş eingetragen, im ehemals finnischen Gebiet steht neben den derzeitigen Namen für die anderen Orte „Kexholm“ für Priorsersk. — In anderen Fällen gibt es einzelne kleine Ungenauigkeiten in der Schreibung: Jaringa statt Jarinja, Tkwibuli (alte Form) statt Tkibuli für die georgische Bergwerksstadt, das ehemalige Gumbinnen heißt heute nicht „Gusjewsk“, sondern Gussjew, usw.

Unverständlich ist, warum zwar im allgemeinen nur der derzeitige Namen angegeben, in einigen wenigen Fällen aber auch der frühere in Klammer daneben gesetzt wurde: „Schdanow (Mariupol)“, „Molotow (Perm)“, „Tbilisi (Tiflis)“, die beiden großen estnischen Inseln etc.

Im Eisenbahnnetz unterscheidet die Europa-Karte „Hauptverkehrslinien“ und „Andere wichtige Verbindungen“. Es wäre interessant, zu erfahren, nach welchen Unterlagen jeweils die Wahl zwischen den beiden Signaturen bei den sowjetischen Linien getroffen wurde. Ohne die Kenntnis dieser Unterlagen — und die sowjetischen Kartenwerke scheinen, soweit erinnerlich, keine solchen zu geben — muß hier der Eindruck der Willkür entstehen. Warum ist, um nur ein einziges Beispiel von zahllosen zu nennen, die neue Bahn von Astrachan nach Süden „Hauptverkehrslinie“, die alte, die nach Norden führt, aber nicht? Westlich von Astrachan sind übrigens in der Steppe zwei lange Eisenbahnen eingezeichnet, die auch die neuesten Sowjet-Karten nicht zeigen und die wohl nicht existieren. Ähnlich unbelegte Phantasielinien finden sich noch an mehreren Stellen, so etwa zwischen Gorkij und Kasan am Nordufer der Wolga oder von Machatschkala nach Lopatin auf der Kaspi-Halbinsel Agrachan. Dafür sind manche „andere wichtige Verbindungen“ nicht eingetragen, wie z. B. die Stichbahn, die die Hauptstadt der Autonomen Tschuwaschen-Republik, Tscheboxary, mit dem Bahnnetz verbindet, oder die Linie Krymskaja—Taman auf der Taman-Halbinsel.

Auch die Behandlung der Wasserwege gibt zu ähnlichen Kritiken Anlaß. Einerseits ist ein „Manytsch-Kanal“ als im Bau befindlich eingezeichnet, der wohl seinerzeit diskutiert wurde, gegenwärtig aber weder im Bau ist noch in der Planung für die nächsten Jahre vorgesehen. Andererseits werden die großen Kanäle, an denen wirklich gebaut wird, sehr verschieden behandelt: der Don-Hauptkanal ist, wie schon erwähnt, bereits als ganz fertig eingetragen, der Turkmenische Hauptkanal (ebenfalls ohne Beschriftung) als im Bau, alle anderen (Stalingrader-Kanal zwischen Wolga und Uralfluß, Südukraine- und Nordkrim-Kanal etc.) gar nicht. Der seit 21 Jahren existierende Stausee am Dnjepr ist, obwohl es der Maßstab erlauben würde, nicht eingetragen (wie überhaupt das Dnjepr-Werk, das größte Wasserkraftwerk Europas, in keiner Weise aufscheint). Dafür wird der Rybinsker Stausee völlig unberechtigt wolgaaufwärts bis Uglitsch verlängert; er bekam eine nicht vorhandene Insel in der Mitte und stark verzerrte Uferlinien. Es wäre nicht schwer gewesen, in der erreichbaren Literatur seine Form genau festzustellen³. Überhaupt wäre der Karten-Redaktion zu raten, bei Neuauflagen die geographische und kartographische Literatur der UdSSR mehr zu Rate zu ziehen. Dann würden Fehler wie die hier aufgezählten vermieden werden und die Karten auch in Bezug auf die Sowjetunion so verlässlich, wie man es von Freytag & Berndt im allgemeinen gewöhnt ist.

O. Langbein

Die Wirtschaft der Indischen Union (Bharat). Durch die 1947 erfolgte Teilung Britisch-Indiens konnten zwar die heftigen Glaubensstreitigkeiten beschwichtigt werden, doch zeitigte sie schwere nachteilige Folgen für die Wirtschaft der beiden neugebildeten Staaten, da die Genzziehung ausschließlich auf Grund der Siedlungsgebiete der zwei größten Religionsgemeinschaften (Hindus — Mohammedaner) erfolgte und hiebei jeder geographisch-wirtschaftliche Gesichtspunkt außer Acht gelassen wurde. Im Osten schnitt man die im Raum von Calcutta konzentrierten Jutefabriken von ihren Rohjutequellen ab, indem man 70% des gesamten Anbaugesbietes an Pakistan fallen ließ. Die großen, im Gebiet von Bombay befindlichen Baumwollwebereien konnten keine Rohbaumwolle aus Westpakistan erhalten. Und schließlich war es für die Union kein einfaches Problem, Unterkünfte und Arbeitsplätze für etwa 6 Mill. Flüchtlinge aus Pakistan zu schaffen. Zu alledem kommt aber noch, daß Bharat und Pakistan, als junge Gebilde, dazu neigen, ihre Sonderheiten herauszustellen und ihre Gemeinsamkeiten zu übersehen. Und doch sind sie durch so viele Fäden miteinander verbunden, kulturell, sprachlich und wirtschaftlich, daß die Einheit des Raumes unverlierbar ist.

Das vordringlichste Problem, mit dem sich die Union heute zu befassen hat, ist die Ernährung ihrer rund 361 Mill. Einwohner¹. Und im Hinblick darauf ist Indiens Hauptsorge vor allem die räumlich ungleichmäßige Verteilung des Regens. Das Maximum der Niederschläge liegt bei 11500 mm in Cherrapunji², das Minimum bei 250 mm in W-Rajastan. Theoretisch könnte sich Indien helfen, indem es die Überschüsse der satten Provinzen auf die Hungerbezirke verteilt,

³ Etwa in N. N. Michajlow: „Nad kartoj rodiny“, auf S. 122 der 2. Auflage, 1949.

¹ Auch wenn man Doppel- und Dreifachernten berücksichtigt, kommen nur 0,32 ha bebauten Landes auf den Kopf der Bevölkerung.

² Englische Schreibweise der Ortsnamen.

doch sind die indischen Bahnen³ mit ihrer Länge von 54.500 km (bei einer Fläche von 3,16 Mill. qkm) diesen Anforderungen nicht gewachsen.

Nur durch großzügige Bewässerungsanlagen kann man diesem Übel abhelfen. Diese werden durch zahlreiche perennierende Flüsse aus der nördlichen Gebirgsumwallung sowie durch die breiten, für den Bau künstlicher Kanäle geeigneten Gebirgsfußebenen begünstigt. Weiters werden die Aushebungen für die Kanalbauten in dem tiefgründigen Boden des Nordens sehr erleichtert, auch befindet sich der als Grundwasserspeicher dienende Lehm in einem dafür geeigneten Niveau.

Drei Bewässerungsarten sind in Indien von altersher bekannt: 1. Brunnenbewässerung, hauptsächlich im Indus- und Gangesbecken, in Assam und in den submontanen Gebieten der Ghats. 2. Zisternenbewässerung, in dem undurchlässigen Basaltboden des Hochlandes von Dekan. 3. Kanalbewässerung, die leichteste und sicherste Art, die wegen der Bodenverhältnisse nur für Nordindien in Frage kommt. Von der 98 Mill. ha großen Anbaufläche sind heute 20 Mill. ha bewässert (etwa das Doppelte von 1900); davon 50% durch Kanäle, 30% durch Brunnen, 10% durch Zisternen und weitere 10% auf irgendeine andere Art. Doch befinden sich bereits nicht weniger als 135 Wasserkraftwerke in Bau, die gleichzeitig auch der Bewässerung dienen werden und nach deren Fertigstellung sich die Erzeugung elektrischer Energie auf 14,5 Mill. kW belaufen wird. Dann wird auch die Erzeugung von Stickstoffdünger in großem Stil möglich sein. Derzeit sind mit 578.000 kW nur 1,5% der Möglichkeiten genutzt. (Dazu 1,83 Mill. kW thermische Energie.) Nachstehend eine Aufstellung der wichtigsten, bereits in Bau befindlichen Werke:

Projekt:	Leistung:	Bewässerungsfläche:
Damodar (West-Bengalen)	300.000 kW	4.000 qkm
Kosi (Ost-Punjab)	1,800.000 kW	?
Bhakra-Nangal (Ost-Punjab)	400.000 kW	15.000 qkm
Mahanadi (Orissa)	350.000 kW	4.500 qkm
Nayar-Damm (Uttar Pradesh)	100.000 kW	?
Mahatma Gandhi (Mysore)	120.000 kW	?
(Djog-Kraftwerk)		
Tungabhadra (Mysore)	155.000 kW	3.000 qkm
Kakropara (Bombay)	48.000 kW	2.500 qkm

Es ist selbstverständlich, daß die neuen Bewässerungsanlagen erst auf weite Sicht eine merkliche Besserung herbeiführen werden. Doch auch später wird es die starke Volksvermehrung — sie beträgt 4,25 Mill. im Jahr — außerordentlich schwierig machen, das Agrarproblem zufriedenstellend zu lösen⁴. Man hat zwar durch Enteignung der Fürsten viel Land freibekommen und konnte einen Teil der Bauern aus dem Pächter- in das Landbesitzerverhältnis überführen, doch konnten dadurch bei weitem nicht alle Wünsche nach eigenem Ackerland befriedigt werden. Insgesamt sind 70% der Gesamtbevölkerung als Besitzer, Pächter oder Arbeiter in der Landwirtschaft beschäftigt. Dazu kommt noch, daß die indische Feldbestellung die Eigentümlichkeit einer stoßweisen Arbeitsbelastung

³ Über die Verkehrsentwicklung siehe Bd. 94, S. 108 dieser Mitteilungen.

⁴ Indien braucht in naher Zukunft zur Ernährung seiner Bevölkerung entweder 13 Mill. ha bebautes Land mehr oder eine Bewässerung von weiteren 5 Mill. ha oder eine durchschnittliche Ertragssteigerung von 15% pro ha.

hat. Während des Pflügens und Säens und während der Ernte hat der Bauer einige Wochen bis an den Rand seiner Kräfte zu arbeiten, dann folgen Wochen, in denen er sich als Industriearbeiter verdingen könnte. Aber einmal ist die Industrie nur gering entwickelt, zum anderen ist ihr mit Saisonarbeitern nicht viel gedient.

Die Landwirtschaft kann auf längere Zeit keine Arbeitskräfte mehr aufnehmen, es wäre vielmehr eine Reduzierung derselben bei Mechanisierung der Arbeitsmethoden dringend notwendig. Reduziert sollte auch der Viehbestand werden, der mit rund 180 Mill. Rindern und Büffeln der größte der Welt ist. Ausfüttermangel ist die Milchlieferung recht gering. Leider stehen dem Schlachten der Tiere religiöse Bedenken entgegen. Auch der Dünger kommt nicht voll der Landwirtschaft zugute, sondern wird vielfach als Brennmaterial verbraucht.

Nicht weniger als 80% der Anbaufläche werden für die Kultivierung von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen verwendet, von welchen der Reis mit 28 bis 30 Mill. ha an der Spitze steht. Und doch herrscht heute Reisknappheit in Indien (auch die Weltproduktion liegt unter der Vorkriegsziffer). Schon vor dem Krieg wurden 2 Mill. t jährlich eingeführt werden. Reis wird vorwiegend in der Gangesebene, in Ost- und Südindien gebaut und seine Produktion beläuft sich durchschnittlich auf 20—25 Mill. t (1951 sogar 31 Mill. t) jährlich.

Weizen ist Hauptnahrungsmittel im Punjab und in Uttar Pradesh (Anbaufläche rund 10 Mill. ha). Der durchschnittliche Jahresertrag von 5,9 Mill. t (1948—50) ist gering, da das Hauptanbaugebiet, W-Punjab, an Pakistan fiel. Kanada, Australien und die USA. sind mit großen Lieferungen helfend eingesprungen. 1951 wurden 6,5 Mill. t geerntet. Von den anderen Getreidearten wurden 1951 2,3 Mill. t Gerste und 1,9 Mill. t Mais geerntet. Die Hirseproduktion belief sich 1950 auf 10,8 Mill. t (Anbaufläche 1950 31,7 Mill. ha).

Indien ist mit einer Jahresproduktion von 3,4 Mill. t Zucker (1951) einer der größten Rohrzuckererzeuger der Erde, doch werden nur 22% davon in Fabriken gemahlen, der Rest wird zur „Gur“ (einer durch Gärung entstandenen Flüssigkeit) verarbeitet oder roh gekaut.

An Tee wird über die Hälfte der Weltproduktion in Indien gewonnen (Assam). Ein Viertel der Ernte (1951 282.000 t) beträgt der Eigenbedarf, das übrige fließt hauptsächlich dem Export nach England zu (1950/51 215.000 t). Allerdings mußten 1952 100 Plantagen aufgelassen werden, weil Großbritannien seinen Import stark reduziert hat und nur auf feinste Sorten Wert legt. Die Kaffeeproduktion hat am meisten unter dem Einfluß des Wetters zu leiden und ist daher sehr schwankend: Von 1941—51 betrug die größte Ernte 28.100 t, die geringste 10.200 t jährlich.

Wichtig ist auch die Produktion an Ölpflanzen, wie Erdnüsse (1951 4,7 Mill. t), Sesam, Raps, Baumwollsamensamen etc.

Die einträglichsten Devisenbringer für das Land bleiben trotz mancher Krisen Baumwolle und Jute. Indien ist das Geburtsland der Baumwollgewebe und steht unter den Produzenten der Welt an dritter Stelle. Die Baumwollindustrie beschäftigt 800.000 Arbeiter, verarbeitet 3,9 Mill. Ballen, das ist fast die gesamte Ernte (1951 685.000 t Faser) und verbraucht 2 Mill. t Brennstoff. Einige Zahlen zur Veranschaulichung (1950/51): Zahl der Fabriken: 445, installierte Spindeln 11,620.000, Garnerzeugung 5,62 Mill. kg, Ausfuhr 1,14 Mill. m. Der Großteil der Produktion entfällt auf kurz- und mittelstapelige Baumwolle. Die Zucht der bengalischen langstapeligen Sorte wurde vorwiegend durch das Vorgehen des englischen Textilzentrums Lancashire (im 19. Jhd.) zugrunde gerichtet. Seit-

her ist man in dieser Hinsicht auf die Einfuhr angewiesen, um der immer größeren Nachfrage nach feinen Stoffen im Lande zu genügen. Die Erzeugung langstapeliger Wolle müßte um 100% erhöht werden; das ist aber erst zu erreichen, wenn durch die Wasserbauprojekte eine genügende Bewässerung der Baumwollfelder ermöglicht wird.

Sehr schwer wurde die Juteindustrie durch die politische Teilung des Subkontinentes getroffen. 1946 betrug die Durchschnittsanbaufläche 1,052.000 ha. Nach der Abtrennung Ostbengalens, des Hauptanbaugebietes, verblieben nur noch 240.000 ha mit einem Ertrag von durchschnittlich 1,5 Mill. Ballen. Dadurch wurde die Industrie, die hauptsächlich um Calcutta konzentriert ist, von den örtlichen Rohjutequellen abhängig. Hauptabnehmer der Gewebe sind die USA., das Commonwealth und der Ferne Osten. Die folgenden Zahlen zeigen die Erfolge in der Förderung des Juteanbaus: 1948/49 auf 333.600 ha 2,05 Mill. Ballen Ernte, 1951/52 auf 780.000 ha 4,67 Mill. Ballen Ernte.

Natürlich wird durch die Erweiterung der Anbaufläche für Baumwolle und Jute die Nahrungsmittelversorgung der rasch anwachsenden Bevölkerung noch schlechter. Doch ist der Ausbau der Textilindustrie aus verschiedenen Gründen auch ein Erfordernis ersten Ranges. In erster Linie müssen Arbeitsplätze geschaffen werden, dann muß der Lebensstandard gehoben werden, und schließlich braucht man Geld, um die Wasserkraftprojekte fertigstellen zu können. Um leben zu können, muß Indien exportieren, und der Ausbau der erst etwa drei Jahrzehnte alten Industrie erfordert ein riesiges Investitionskapital, das nicht leicht aufgebracht werden kann. Die Staatsanleihe schlug vollkommen fehl. Deshalb wurde der Fünfjahresplan (1951/55) ins Leben gerufen, der Aufwendungen von 1.150 Mill. Pfund vorsieht. Die jährliche Rate beträgt etwa 5% des Nationaleinkommens. Die Summen sollen teils aus Steueraufkommen und internen Anleihen, vor allem aber aus Mitteln des Colombo-Planes, verschiedener UN-Organisationen und ausländischen Anleihen gedeckt werden. Gemäß dem Grundsatz, daß ein industrieller Aufschwung nur dann möglich ist, wenn die landwirtschaftliche Produktion gesteigert werden kann, liegt das Hauptgewicht zu $\frac{2}{3}$ auf Investitionen für die Landwirtschaft, und nur $\frac{1}{3}$ des Kapitals kommt direkt der Industrie (samt Wasserkraftwerken) zugute.

Aber noch mit einem anderen Problem hat Indiens Industrie zu kämpfen: Es herrscht Mangel an gelernten Arbeitern. Dem Inder geht, mit Ausnahme der Sikhs, der Sinn für Technik ab. Er findet, ungleich dem europäischen Arbeiter, keine Beziehung zur Maschine. Der Ersatzteilverschleiß beträgt ein Vielfaches des europäischen Durchschnitts. Zur Erntezeit fahren die meisten Arbeiter wieder in ihre Dörfer und es müssen neue und oft ungelernte eingestellt werden. 300% Arbeiterwechsel im Jahr ist die Norm. In den größeren Städten, wie Bombay, Madras, Ahmadabad, wo die Baumwolle verarbeitet wird und in Calcutta mit seiner Juteindustrie hat sich ein gewerkschaftlich organisiertes Proletariat gebildet, dessen Führer leider nicht immer einsehen wollen, daß höhere Gesteungskosten auf dem Weltmarkt (bei stark gesunkenen Preisen) konkurrenzunfähig machen. In Bombay und Ahmadabad war es üblich, daß die Hindu in den Spinnereien arbeiteten, die Moslems in den Webereien. Doch mit der Teilung verließen die Moslems scharenweise das Land, wodurch der Stamm der gelernten Weber beträchtlich geschwächt wurde. Ein Weber in Ahmadabad bediente 4 Webstühle. In Japan handhabt ein Mädchen 16. Auch fehlt es an indischen Ingenieuren. Europäer, Amerikaner und in jüngster Zeit sogar Japaner werden ins Land gerufen.

All das macht sich auch in der Schwerindustrie empfindlich bemerkbar. Trotz Vorhandensein der notwendigen Rohstoffe beträgt die jährliche Stahlerzeugung nur 1,6 Mill. t (1952), bei einem Verbrauch von 2,5—3 Mill. t. Indien besitzt im östlichen Dekan die größten und qualitativ reichsten Eisenerzvorräte Asiens. Sie werden auf 8—9000 Mill. t geschätzt. Ein Zentrum (50—70% Eisengehalt) findet sich südwestlich von Calcutta in Singhbhum und Mayurbhanj, ein zweites (Hämatit) im zentralen Teil, in Bastar, Chanda und Drug, ein drittes im S mit Bababudan und Salem. Die zur Verhüttung geeigneten, aber wegen ihres Aschengehaltes wenig wertvollen Kohlenvorräte schätzt man auf 1,425 Mill. t, die bei der derzeitigen jährlichen Ausbeute (1952 36,8 Mill. t) 1985 erschöpft sein werden. Die Hauptvorkommen liegen in Westbengalen und Bihar, im Damodar-gebiet bei Jharia, Raniganj, Bokaro und Karampura.

Die Lage der Rohstoffe zueinander ist also eine sehr günstige. Drei große Stahlzentren konnten sich entwickeln:

Jamshedpur im Singhbhum Distrikt, mit 1,2 Mill. t Roheisen und 1,1 Mill. t Stahl jährlich; Erzeugung von Draht und Kleineisenwaren.

Asansol im Raniganj-Kohlengebiet, mit 500.000 t Roheisen und 350.000 t Stahl jährlich; Lokomotivfabrik, Walzwerke, rollendes Material.

Bhadravati, in Mysore (S-Indien), mit 100.000 t Stahl jährlich (Feucht-heißes Klima mit 1050 mm Niederschlag!). 4 Hochöfen, teils mit Holzkohle, teils elektrisch betrieben. Mittelpunkt der Auto- und Flugzeugindustrie.

Die Ausfuhr von Roheisen richtet sich hauptsächlich nach Japan.

Der Erhöhung der Produktion in anderen Sparten der Industrie steht die Knappheit an Rohmaterialien, wie Schwefel und nichteisenhaltigen Metallen entgegen.

Sehr schlimm ist es um die chemische Industrie bestellt. An Düngemittel werden erzeugt (1951): in Alwaye (Travancore-Cochin) 50.000 t Ammoniumsulfat, in Sindri (größte Düngemittelfabrik Asiens), einer neuen staatlichen Fabrik, N von Ahmadabad, 350.000 t, in 4 weiteren Fabriken 20—25.000 t, die Privatindustrie steuert 74.000 t bei.

Benötigt würden jedoch 5 Mill. t Ammoniumsulfat und 1 Mill. t Superphosphat jährlich. Die Alkaliwerke liefern 54.000 t kalziniertes Soda (50% des Bedarfes) und 18.725 t Ätznatron (40% des Bedarfes). Die Produktionskapazität für Schwefelsäure kann wegen des akuten Schwefelmangels nur zur Hälfte ausgenutzt werden. Der Bedarf beträgt 80.000 t, doch nur 45.000 t sind zu bekommen (aus den USA.).

An Rohöl ist Indien sehr arm, sieht man von den bescheidenen Vorkommen in Assam, bei Shillong und Imphal ab. Persisches Öl muß eingeführt werden, um den Bedarf von 4 Mill. t jährlich zu decken. Es wird auf der Insel Trombay (NO von Bombay) von 2 Raffinerien mit einer Kapazität von 2 Mill. t und 1.3 Mill. t verarbeitet. Drei weitere Raffinerien für Ostindien befinden sich in Vizagapatam. Ihre Leistungsfähigkeit beträgt 0.5 Mill. t.

Indiens Handelsbilanz ist durch die steigenden Produktionskosten stark passiv (Fiskaljahr 1951/52). Die Hauptdevisenbringer sind Jute, Baumwolle, Tee, Pfeffer, Erze, Ölfrüchte, Öl und Häute, die von Großbritannien, USA, Japan, Birma und Ceylon abgenommen werden. Eingeführt werden hauptsächlich Lebensmittel, Baumwolle (langstapelig für feine Stoffe), Maschinen, Chemikalien und Metalle, und zwar aus USA, Großbritannien, Canada, Birma und Westdeutschland.

Aus- und Einfuhr wickeln sich über die 5 Haupthäfen Calcutta, Bombay, Madras, Cochin und Vizagapatam ab und betragen 20 Mill. t jährlich. Calcutta steht mit 11 Mill. t weit an der Spitze. Hier wird Weizen aus Amerika umgeschlagen und Jute, Tee und Erze werden ausgeführt. Seit der Teilung des Subkontinentes entwickelt sich Calcutta zum Hauptausfuhrhafen für Kohle und Eisen, die beide der Jute bereits den Rang abgelaufen haben.

Zum Schluß noch einige statistische Angaben (1952):

Fläche 3,162.000 km², Bevölkerung 361,8 Mill. Einwohner (mit Kaschmir, Volkszählung 1951). Davon: 69,8% in der Landwirtschaft tätig, 10,6% nicht landwirtschaftliche Produktion, 1,6% Transport.

Religionen: Hindu 302,32 Mill. (84,99%), Mohammedaner 35,4 Mill. (9,93%), Christen 8,2 Mill. (2,3%), Sikhs 6,21 Mill. (1,74%), Zoreastrianer (Parsis) 0,1 Mill. (0,03%), andere 3,6 Mill. (1,01%) (Angaben ohne Kashmir).

Einwohnerzahlen: Calcutta 3,5 Mill., Bombay 2,8 Mill., Madras 1,4 Mill., Delhi 1,1 Mill., Hyderabad 1,08 Mill.

Literatur: Übersee-Rundschau, 1/1951 (G. L. Leszczynski); Bulletin der Indischen Gesandtschaft, Jahrgänge 1952/53, Jännerheft 1954; Asian Review, Juli 1952, Okt. 1952, und Juli 1953; Pacific Affairs 1950; International Affairs Jan. 1951; Geogr. Review Jan. 1952; Indien und Pakistan [H. Steche], Berlin 1952.

W. Reihnsner

Pakistan im Überblick. Während die früheren Einwanderer in Indien absorbiert wurden, geschah dies bei den Mohammedanern mit ihrer klar umrissenen monotheistischen Religion nicht; sie vermochten sogar größere Teile der ansässigen Bevölkerung zu bekehren. Die beiden Kulturen beeinflussten sich gegenseitig, ohne daß aber eine Synthese möglich gewesen wäre. Neben den religiösen Differenzen waren es auch soziale und wirtschaftliche Gründe, welche zur Errichtung eines gesonderten Moslemstaates drängten. Unter der britischen Herrschaft, besonders nach der Sepoyrevolution (1857), ging der Einfluß der Moslems immer mehr zurück, während die nichtmohammedanische Bevölkerung, da sie westliches Wesen annahm, zu Schlüsselstellungen gelangte.

Die Idee eines mohammedanischen Nationalstaates wurde 1930 vom Dichter Sir Mohammed Iqbal aufgebracht und durch eine Gruppe von Moslemstudenten in England fanatisch vertreten. Sie führten den Namen Pakistan als Abkürzung von Punjab¹⁾, Afghanistan (Nordwest-Grenzprovinz), Kashmir und Sindh mit der Endung „stan“ ein. Pak bedeutet im Urdu „das Land der Reinen“ im übertragenen Sinne. Später wurden auch Bengalen und Assam in die separatistischen Bestrebungen einbezogen. Die Moslems fürchteten, mit der Errichtung eines unabhängigen Indiens, in dem sie nur 24% der Gesamtbevölkerung ausmachten, würden ihre Rechte außer Acht gelassen. Daher forderte Mohammed Ali Jinnah als Führer der Moslemliga schon 1940 offiziell die Errichtung Pakistans. Der Allindische Kongreß ging auf diesen Vorschlag nur zögernd ein, aber am 14. 8. 1947 übergab die britische Regierung ihre Autorität formell an die zwei unabhängigen Dominions Pakistan und Indien.

Das erste Problem des neuen Staates war die Unterdrückung von Aufständen im Punjab, der Kashmir-Konflikt, die Wiederansiedlung von Millionen Flüchtlingen aus Indien und die Ersetzung erfahrener nicht-mohammedanischer Fachleute,

1) Namen in englischer Schreibweise.

die nach Indien abgewandert waren, durch Moslems. Es kam nach der Staaten-gründung zu tumultösen Wanderungen. 5,5 Mill. Sikhs und Hindus strömten aus Westpakistan nach Indien, 6,5 Mill. Moslems kamen von Indien nach Pakistan. Heute sind dort nur mehr 13% der Bevölkerung Hindus, doch ist auch die mohamedanische Bevölkerung rassisch und sprachlich stark differenziert (Bengalen, Punjabis, Sindhis, Afghanen usw.). Nationalsprache ist das Urdu, doch wird Englisch noch gebraucht.

Seit 1953 nennt sich Pakistan „Islamitische Republik P.“, betrachtet sich aber noch als Mitglied des Commonwealth. Mit 75,6 Mill. Einwohnern (1951) auf 947.000 km² ist es das am stärksten bevölkerte Moslemland, der siebentgrößte Staat der Erde. Die beiden Landesteile West- und Ostpakistan sind durch ein 1600 km breites indisches Gebiet voneinander getrennt. Trotzdem ist die Verwaltung Pakistans nach westlichem Muster zentral. Die Verfassung verbindet die Ideen der Demokratie mit den historischen Doktrinen des Islams.

Westpakistan mit 797.500 km² und 33,5 Mill. Einwohnern (1951) umfaßt Baluchistan, die Nordwestgrenzprovinz und die Fürstentümer Punjab, Sindh, Bahawalpur, Khairpur und das Verwaltungsgebiet von Karachi. Ostpakistan mit 141.000 km² und 42,1 Mill. Einwohnern (1951) fällt in seiner Ausdehnung mit Ostbengalen zusammen. Dazu kommt noch der größte Teil des Sylhet Distrikts von Assam und einige angrenzende Fürstentümer (Kalat, Kharem, Las Bela, Makran u. s.). Ostpakistan umfaßt zwar nur $\frac{1}{5}$ des Areals von Westpakistan, doch wohnt hier die Hälfte (55%) der Gesamtbevölkerung. Die Dichte ist 298 gegenüber 43 in Westpakistan.

Westpakistan ist heiß und trocken, Jacobabad in Sindh ist einer der heißesten Orte Asiens. Die Temperaturextreme bewegen sich zwischen $-4,4^{\circ}$ im Winter und $32-48^{\circ}$ im Sommer. Die mittlere Regenmenge beträgt im SW 127 mm, im NE 630 mm, unterliegt jedoch sehr großen Schwankungen (Ausbleiben des SW-Monsuns 1951 und 1952). Ostpakistan hat tropisches Monsunklima mit Mitteltemperaturen von 17° im Jänner und 28° im Mai. Die jährlichen Niederschläge betragen 2000—3500 mm.

Die wirtschaftliche Lebensfähigkeit Pakistans beruht auf dem Getreide- und Baumwollanbau im westlichen Punjab und auf der Reis- und Juteproduktion in Ostbengalen. Ganz Pakistan ist vorwiegend Agrarland, denn 85% der Bevölkerung gehören der Landwirtschaft an. Etwa 18 Mill. ha sind insgesamt bebaut. Im trockenen Westpakistan ist künstliche Bewässerung nötig. Hier wurden der Chenab und Jhelum Flußkanal im Punjab und der Sukkur Barrage-Kanal in Sindh erbaut. Im ganzen sind (1951) 8,2 Mill. ha künstlich bewässert. Mit Hilfe des Bolanflusses sollen noch 90.000 ha bewässert werden. In den letzten 3 Jahren erbaute man etwa 480 km Kanäle, hauptsächlich bei zwei Großanlagen, dem Thalprojekt (West-Punjab) und dem Indus-Staudamm bei Kotri (Sindh). 1951 konnten über 40.000 ha neu in Kultur genommen werden. Die landwirtschaftlichen Methoden werden verbessert, Saatgut und Zuchttiere von der Regierung beige-stellt. Das Hauptgetreide im W ist der Weizen, dann folgen im Anbau lang-faserige Baumwolle, Hirse, Mais, Gerste, Reis und Ölsaaten. Agrumen gedeihen besonders im Punjab, die übrigen Obstsorten an den Gebirgrändern. Viehzucht (besonders Schafe und Ziegen) wird hauptsächlich im Sindh betrieben.

Während in Westpakistan die Dürre die Landwirtschaft bedroht, sind es im Osten die Überschwemmungen. Das wichtigste Agrarprodukt ist hier der Reis (88% der landwirtschaftlichen Produktion von ganz Pakistan), dann folgen Jute

(75—80% der Weltproduktion) als Hauptdevisenbringer, Zuckerrohr, Tabak, Tee (Sylhet Distrikt) und Ölsaaten. Das geringe Waldareal (28.000 km²) liefert vor allem Bambus.

Bodenschätze bietet hauptsächlich Westpakistan, nämlich Steinsalz in der Salt Range und den Kohat Hills, Gips (Düngemittel!) in der Salt Range, Kohle (Salt Range, Nordost-Baluchistan) und Chromit. Petroleum wurde in Nordwestpunjab erbohrt. Die Raffinerien sind in Rawalpindi. Die Kohlenproduktion wurde verdreifacht (1951 516.000 t), reicht aber nicht aus. Der Ausbau der Stromerzeugung geht mit dem der Bewässerungsanlagen Hand in Hand, am Jinnah-Staudamm z. B. (Thal-Projekt, West-Punjab) wurde ein E-Werk für 65.000 KW errichtet. Im gesamten Staatsgebiet wurden 1952 300 Mill. KWh produziert.

Aber weder die Wasserkraftwerke noch Kohle und Erdöl genügen für eine großzügige Einrichtung der Schwerindustrie. Bei der Teilung 1947 wurde die Baumwolle Westpakistans von ihrem Verarbeitungszentrum Bombay, die Jute Ostpakistans von den Jutefabriken Calcuttas abgeschnitten. Neue Industrieanlagen entstanden vor allem in Westpakistan, wo 1952 bereits fast 400.000 Spindeln für die Baumwollverarbeitung installiert waren (Zentrum Karachi). Die Einfuhr von Baumwollgeweben und -garnen aus Indien, die 1949/50 noch ca. $\frac{1}{4}$ vom Wert der gesamten Einfuhr betrug, geht stark zurück, und für 1956 wird die Autarkie auf diesem Gebiet erwartet. Als neues Jute-Zentrum Ostbengalens wird Narayanjanj ausgebaut. Greifbare Erfolge wurden weiters auf dem Gebiet der Zementherzeugung, der Zuckerverarbeitung und der Papierindustrie (Fabrik in Chandraghona/Ostpakistan) erzielt, der Ausbau der Maschinen- und chemischen Industrie ist vorläufig bloß geplant. Japanische Techniker und teilweise auch japanisches Kapital sind an der Entwicklung beteiligt.

Das Bahnnetz ist in den Ebenen Westpakistans gut entwickelt (8600 km), die größten Städte sind meist durch Fluglinien verbunden. In Ostbengalen (2700 km Bahnen) hat auch der Flußverkehr Bedeutung. Das gesamte Straßennetz ist etwa 93.000 km lang, doch besitzen nur 10% davon eine feste Decke.

Karachi, die Landeshauptstadt, ist wichtiger internationaler Flughafen und der einzige Seehandelshafen für Westpakistan (Güterumschlag 3,47 Mill. t im Fiskaljahr 1950/51). Der Export umfaßt Baumwolle, Weizen, Wolle, Häute, Felle und Ölsaaten, der Import Textilien, Maschinen, Eisen, Stahl, Kohle und Heizöle. Die Stadt wuchs von 360.000 Einwohnern 1941 auf 1,1 Mill. 1951. Die Wohnungsnot ist entsetzlich. Die Regierung baute bis jetzt nur etwa 10.000 Wohnungen für Moslemflüchtlinge. Die noch nicht untergebrachten Menschen wohnen in Lehm-, Stroh- und Wellblechhütten. Licht- und Wasserversorgung sind schwierig.

Chittagong (Umschlag 1,49 Mill. t 1950/51) vermittelt den Hauptexport Ostpakistans an Jute, Tee und Tabak. Eingeführt werden Metalle, Maschinen, Kohle, Zucker und Textilien. Port Jinnah ist der bedeutendste Jutehafen. Die wichtigsten Einfuhrländer sind (in ds. Reihenfolge) Japan, Großbritannien, USA und Italien, die Ausfuhr geht insbesondere nach Großbritannien, Japan, Frankreich und China.

Für die Volksbildung wird viel getan. Überall entstehen Schulen. Der Unterricht wird unentgeltlich, freilich oft nur in Lehmhütten oder im Freien erteilt. Dennoch können nur 14% der Bevölkerung lesen und schreiben.

Führende Hochschulen sind die Universitäten von Punjab in Lahore, von Sindh in Karachi und die Dacca-Universität.

Landwirtschaftliche Produktion 1951:

	Reis	Weizen	Baumw.	Jute	Raps (1950)	Mais
Anbaufläche (Mill. ha)	9,1	4,38	1,31	0,72	0,66	0,39
Erntemenge (Mill. dz)	118,2	40,16	2,49	11,48	2,82	3,96

Viehbestand (Mill. Stück) Rinder 24,3, Büffel 5,60, Schafe 6,14, Ziegen 10,06

Montanproduktion 1952 (in 1000 t): Kohle 607, Erdöl 178, Steinsalz rd. 350.

Einwohnerzahlen (in Mill.) Karachi 1,12, Lahore 0,85, Dacca 0,40, Chittagong 0,27.

(G. Magazine Nov. 1952; Asiatic Review April 1952, Oktober 1953, Jan. 1954; L'Universo 6/1953).
Th. P i p p a n

Die wirtschaftliche Situation im Irak. Von den etwa 435.500 qkm der Staatsfläche sind rund 28% kultivierbar, aber nur 10% tatsächlich kultiviert, und auch davon liegt jeweils fast die Hälfte brach, so daß als jährlich abgeerntete Fläche nur rund 23.300 qkm übrig bleiben. Die einzige Regenfeldbauzone liegt im Norden des Landes zwischen den kurdischen Randbergen und dem Tigris (bis 1100 mm Niederschlag) und fällt mit dem Haupterdölgebiet zusammen. Von hier stammen 80% des jährlichen Gesamtertrages an Weizen (1951 487.000 t), während das Hauptgetreide, die Gerste (1951 893.000 t), auch in den anderen Landesteilen stark verbreitet ist. Das gesamte Zwischenstromland bleibt unter 200 mm Niederschlag und ist somit auf künstliche Bewässerung angewiesen. Diese ist im Nordwesten, der Dschezire-Steppe, schwer durchführbar, da die Hauptströme tief eingeschnitten sind. Im Irak-Arabi dagegen, wo die Gewässer teilweise sogar etwas erhöht fließen, sind die alten Kanäle oft verfallen, das Land wird im Frühjahr weithin überschwemmt und nur im Sommer ist etwas Bewässerungskultur (Gerste, Hirse, Weizen) möglich. Die Bauern leben enggedrängt in großen, überschwemmungssicheren Dörfern und haben weite Strecken zu ihren Feldern zurückzulegen. Im Mündungsgebiet besorgt der Rückstau der Flut in den zahlreichen Flußarmen (gegen 80) selbsttätig die Bewässerung. Neben Hirse, Mais, Sesam etc. wird hier vor allem Reis gebaut (212.000 t 1949, 190.000 t 1951). Der Baumwollanbau, dem im Irak eine große Zukunft zukäme, ist in langsamen Anwachsen: 1951 6000 t Fiber. Den eigentlichen Reichtum des Schatt stellen seine 18 Mill. Dattelpalmen dar (30 Mill. insgesamt). 1951 wurden 313.000 t geerntet. Gegen $\frac{2}{3}$ der jährlichen Ernte werden exportiert, so daß den Datteln 1949 28% vom Wert der landwirtschaftlichen Ausfuhr zukamen, während 47% auf die Gerste entfielen.

Einer Intensivierung der Landwirtschaft stehen die Besitzverhältnisse entgegen. Nur 5% Prozent der Kulturfläche sind nämlich Privatbesitz, 36% sind staatlich, jedoch an Feudalherrn (teils auf unbestimmte Zeit!) verpachtet, und 58% werden vom Staat direkt an die Bearbeiter vergeben. So gibt es Großgrundbesitzer, denen 3000—4000 qkm gehören, wobei die Pächter nur 5—30% vom Ertrag behalten dürfen. Immerhin kann der Staat durch seinen großen Besitzanteil die künftige Entwicklung bestimmen, welcher der neugegründete Iraq Development Board den (mit den Ölgesellschaften 50 : 50 geteilten) Ertrag der Erdölgewinnung zuwenden soll. Es gilt vor allem, die Bewässerungsanlagen auszubauen. Zu den bestehenden Stauwerken von Hindiya am Euphrat (40 Jahre alt) und Kut am Tigris (aus dem 2. Weltkrieg) tritt der Habaniya-See westlich Bagdad, der bereits durch einen Kanal an den Euphrat angeschlossen wurde, um die verheerenden Hochwässer zu speichern, und der nunmehr auch einen Auslauf zu

Bewässerungszwecken erhält. Daneben werden die alten Schöpfträder immer mehr durch Diesel-Pumpen ersetzt (1949 gegen 3500). Die bewässerte Fläche soll etwa 12.500 qkm (nach anderer Angabe 17.300 qkm) betragen.

40% der Bevölkerung, die auf 5,1 Mill. geschätzt wird, haben einen festen ländlichen Wohnsitz. Ihnen stehen 30% Halbnomaden und 8% Vollnomaden gegenüber, die Hauptträger der Viehzucht sind. Die Angaben darüber sind, wie viele Zahlenangaben über den Irak, recht unsicher, doch dürfte es etwa 8 Mill. Schafe und 2 Mill. Ziegen geben, dazu über 1 Mill. Rinder und Büffel, eine Viertelmill. Esel und Maultiere, gegen 300.000 Kamele und gegen 200.000 Pferde. 22% der Einwohner leben in den Städten, die sehr stark zunehmen: Bagdad über 500.000, Mosul 133.000, Basra 101.000 Einwohner.

Der größte Reichtum des Landes, das Erdöl, das im ganzen Gebirgsvorland zu finden ist, wird von zwei Gesellschaften ausgebeutet. Die Khanaquin Oil Co. besitzt Naftakaneh bei Khanaquin (nordöstlich Bagdad) mit einer Ölleitung zur Raffinerie Alwand. Sie besorgt den lokalen Bedarf. Die Iraq Petrol. Co. (verbunden mit der Basra Oil Co.) kontrolliert die großen Felder von Mosul und Kerkuk mit den Pipe-lines nach Haifa (1000 km, derzeit nicht betrieben) und Tripolis (850 km), zu denen 1952 eine nach Baniyas (Syrien) trat. Hauptfördergebiet ist jedoch (seit dem Ausfall Abadans!) Az Zubair bei Basra. Die Gesamtproduktion ist enorm gestiegen: 1947 4,5, 1950 6,2, 1952 17,6 Mill. t! (L'Universo 1952/4, Erdkunde 1953/4 und Statistiken).

H. Lechleitner

Die Zentralafrikanische Föderation. Im Jahre 1953 ist der schon seit Jahrzehnten geplante Zusammenschluß der britisch-zentralafrikanischen Gebiete Süd-Rhodesien, Nord-Rhodesien und Njassaland Wirklichkeit geworden, nachdem die drei beteiligten Verwaltungen bereits seit 1945 im Central African Council zu einer losen Arbeitsgemeinschaft zusammengefunden hatten. Treibendes Element hierzu war die relativ starke weiße Siedlerschicht, welche die Bildung einer föderativen Union nun gegen den Widerstand der Eingeborenen durchgesetzt hat. Nach den im Dezember 1953 abgehaltenen Wahlen entsendet Süd-Rhodesien 14, Nord-Rhodesien 8 und Njassaland 4 weiße Vertreter in das Parlament, welches zusammen mit den gewählten Vertretern der Afrikaner 35 Abgeordnete umfaßt. Hatten die drei Gebiete bisher einen verschiedenen politischen Status aufzuweisen gehabt — Süd-Rhodesien Selbstverwaltung mit Dominionstatus, Nord-Rhodesien Kronkolonie, Njassaland Protektorat — so hat sich die neue „Assembly“ ab 1954 die gemeinsame Politik einer auf Partnerschaft hinstrebenden Rassenverständigung zum Ziele gemacht.

	S-Rhodesien	N-Rhodesien	Njassaland
Fläche, km ²	390.000	746.000	97.000
Bevölkerung 1951	2,146.000	1,931.000	2,410.000 (1952)
Europäer	136.000	37.000	4.000
Asiaten u. Mischlinge	10.000	4.000	5.000
Bevölkerungsdichte	5,5	2,6	24,8

Die Zentralafrikanische Föderation umfaßt somit 1,232.000 km² mit 6,487.000 Einwohnern (davon 177.000 Europäer, 19.000 Asiaten und Mischlinge), das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 5,3 pro Quadratkilometer.

Die Gründe für die Bildung der Föderation sind sowohl wirtschaftlicher wie auch politischer Natur. Gegenseitige Ergänzung, anstatt wie bisher getrennter

Wirtschaftsführung, war eines der wichtigsten Argumente für den Zusammenschluß, der wohl auch schon auf Grund der gemeinsamen Binnenlage naheliegend war. Politisch kann die Gründung als ein Gegengewicht gegen die Expansionsbestrebungen der Südafrikanischen Union nach Norden sowie deren extreme Rassenpolitik gedeutet werden. An Fläche übertrifft die Föderation diese zwar sogar um einiges, zählt aber weniger als zwei Drittel deren farbiger und nur etwa ein Fünftel deren weißer Bewohner, obwohl in weiten Gebieten günstige Voraussetzungen für die Ansiedlung von Europäern gegeben sind. Im Übergangsbereich vom rand- zum subtropischen Bereich gelegen, weisen die einzelnen Landschaften trotz der Einförmigkeit des Baues doch große Gegensätze auf, die zwischen den feuchten Wäldern im Grenzgebiet gegen Belgisch-Kongo und dem trockenen Dornbusch Süd-Rhodesiens ihre äußerste Spannung erreichen. Die dazwischenliegenden Hochländer sind weithin von Savanne und lichtem Trockenwald bedeckt.

Die Wirtschaftsstruktur der drei Gebiete wird im folgenden kurz skizziert, wobei typische Unterschiede offenbar werden. Süd-Rhodesien ist weiße Siedlungskolonie mit landwirtschaftlichem Anbau, starker Viehzucht, Bergbau und einer beachtlich entwickelten Industrie. In Nord-Rhodesien beherrscht die Kupfergewinnung das Wirtschaftsbild, wogegen in Njassaland der tropische Landbau dominiert. Schon allein diese Tatsachen lassen die wirtschaftlichen Ergänzungsmöglichkeiten vermuten. Sie liegen nicht nur auf dem Gebiete der Versorgung mit Lebensmitteln; der Copper Belt in Nord-Rhodesien ist z. B. von der Versorgung mit südrhodesischer Kohle abhängig. Verkehrsmäßig sind die beiden Rhodesien schon lange Zeit eng miteinander verbunden, und das Ausgangstor zum Indischen Ozean ist für alle drei Territorien der portugiesische Hafen Beira, der durch Eisenbahnen erreicht wird. Gemeinsame Interessen liegen auch auf dem Gebiete der Versorgung mit Arbeitskräften. Hier kann Njassaland, als am dichtesten bevölkert, Menschen für Industrie und Bergbau an die Nachbargebiete abgeben. Nord-Rhodesien muß ein Fünftel der benötigten Arbeiter von außen beziehen, während Süd-Rhodesien seinen Bedarf gar nur zur Hälfte aus der eigenen Bevölkerung decken kann; Njassaland stellte dagegen 1949 146.000 Wanderarbeiter zur Verfügung. Schließlich bieten sich durch den geplanten Ausbau der Wasserkräfte an Kafue und Sambesi weitere Möglichkeiten einer gemeinsamen ergänzenden Wirtschaftsentwicklung.

Sü d - R h o d e s i e n (Southern Rhodesia) ist der wichtigste Teil der neuen Föderation. Dank dem günstigen Hochlandsklima hat die weiße Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen und zählt 136.000 Menschen, die in betont britischer Lebensweise dem südafrikanisch-burischen Element reserviert gegenüberstehen. Auch politisch ist Süd-Rhodesien am weitesten entwickelt, indem es schon seit längerer Zeit den kolonialen Status überschritten und sich zur Selbstregierung aufgeschwungen hat. Die Hauptstadt Salisbury zählte 1951 40.500 Europäer, Bulawayo 32.300. Für die Eingeborenen wurden Reserverate geschaffen, die der Segregationspolitik der Briten entsprechen. Die Berufsstruktur der Europäer wies 1951 folgendes Bild auf: Industrie und Bauwesen 29%, Handel und Verkehr 28%, öffentlicher Dienst 23%, Land- und Forstwirtschaft 13%, Bergbau 4,5%. Einem starken Aufschwung in der Industrie steht ein relativer Rückgang im Bergbau gegenüber. Die Industrie dient der Selbstversorgung, ist aber auch schon zum Export übergegangen (Textilien, Bekleidung, Metallwaren, Maschinen, Nahrungs- und Genußmittel, Zigaretten, Konserven, Zucker). 1950 waren 114.000 Personen in der Industrie tätig, davon

16.000 Europäer. Insgesamt steht rund eine halbe Million Eingeborene in europäischen Diensten.

Hauptanbauprodukte der Europäer sind Mais und Tabak (siehe Tabelle am Schluß), in geringerem Ausmaß werden auch Erdnüsse, Kartoffel und Weizen kultiviert. Das Land ist der wichtigste Tabakexporteur ganz Afrikas, Mais muß dagegen noch zugeführt werden. Zahlreiche Obstgärten bringen mit Hilfe künstlicher Bewässerung besonders Citrusfrüchte hervor. Der Viehbestand ist groß (Tabelle) und bildet die Grundlage einer beachtlichen Milch-, Butter- und Käseerzeugung; die Ausfuhr an Vieh hält sich jedoch in engen Grenzen.

Im Bergbau haben die Steinkohlengruben von Wankie (1952: 2,8 Mill. t) für ganz Zentralafrika große Bedeutung. Der Anteil an der Weltproduktion von Chromerz (1952: 782.000 t) beträgt 14%, der an Asbest (1952: 77.000 t) 6,4%. An Gold wurden 1952 14.000 kg gewonnen.

Durch Verkehrswege ist Süd-Rhodesien gut erschlossen. Rund 2.000 km Eisenbahnlinien durchziehen das Land und schließen es im Süden über das Protektorat Betschuanaland an das Netz der Südafrikanischen Union, nach Norden an Nord-Rhodesien an. Eine weitere Hauptstrecke zweigt in Bulawayo ab und führt über die Hauptstadt Salisbury zum Hafen Beira in der portugiesischen Kolonie Moçambique. Dazu kommen noch mehrere Nebenlinien. Auf 10.000 km Haupt- und 16.000 km Nebenstraßen, sowie 32.000 km Pisten in den Reservaten verkehrten 1950 54.000 Kraftfahrzeuge. Regelmäßige Flugdienste stellen die Verbindung zu den britischen Nachbargebieten der Südafrikanischen Union, Nord-Rhodesiens, Njassalands, Tanganyikas, Kenyas, sowie Portugiesisch-Ostafrika her. Hauptausfuhrsgüter sind dem Werte nach: Tabak, Gold, Asbest, Chromerz; eingeführt werden: Baumwollstoffe, Maschinen, Kraftfahrzeuge, Bekleidungsartikel.

Nord-Rhodesien (Northern Rhodesia) weist den Charakter einer tropischen Rohstoffkolonie auf. Die Erzeugnisse des Kupferbergbaus machen neun Zehntel des Ausfuhrwertes aus. Der Anteil an der Hüttenkupfer-Weltproduktion beträgt 9,6%. Der Copper Belt mit großen Minen und aufblühenden Orten — Kitwe mit 7.500 Europäern und 65.000 Eingeborenen ist die größte Siedlung der Kolonie — liegt im Grenzgebiet gegen Belgisch-Kongo (Katanga-Revier). Broken Hill ist der älteste Bergbauort. Die Bergbauproduktion 1951 betrug: 103.000 t Elektrolyt-Kupfer, 23.000 t Zink, 14.000 t Blei, 2.860 kg Silber; weitere Bodenschätze sind Kobalt, Vanadium, Mangan und Glimmer. Neue Kupfervorkommen werden laufend erschlossen.

Neun Zehntel der Fläche sind dünnbesiedeltes Eingeborenenland. Rund 1000 europäische Farmen erzeugen Mais für den Lokalbedarf (die Eigenproduktion reicht für den Bedarf des Landes nicht aus) und Tabak für den Export (das Anbaugelände liegt um Fort Jameson). Als Nutzholz hat das rhodesische „redwood“ (*Baikiaea plurijuga*) große Bedeutung. Obwohl der Viehbestand beträchtlich ist, müssen zur Deckung des Nahrungsmittelbedarfes große Mengen an Rindern, sowie Fleisch- und Molkereiwaren eingeführt werden.

Die Haupteisenbahnlinie überschreitet, von Süd-Rhodesien kommend, den Sambesi in der Nähe der Viktoriafälle und führt über die Hauptstadt Lusaka, Broken Hill und Ndola nach Elisabethville im Belgischen Kongo. Sechs Zweiglinien schließen das übrige Land auf. Sambesi, Kafue, Chambesi und Luangwa sind streckenweise schiffbar. Der 1950 in Livingstone eröffnete Flughafen ist der größte und modernste in ganz Südafrika. Den Binnenflugdienst versehen die Central African Airways, die internationalen Verbindungen stellen die Gesellschaften BOAC, Hermes und Viking her. 1951 wurden 4.500 Kraftfahrzeuge

gezählt. Wasserkraftwerke bei Mulungushi und Lunsemfwa versorgen Mine und Stadt Broken Hill, eines an den Viktoriafällen die Stadt Livingstone mit Strom. Hauptausfuhrgüter sind Kupfer und Tabak, in der Einfuhr spielt die Kohle aus Süd-Rhodesien eine große Rolle.

Landwirtschaftliche Produktion und Ausfuhr 1951

	S-Rhodesien	N-Rhodesien	Njassaland
Tabak:			
Fläche, ha	79.000	10.000	34.000
Produktion, t	49.100	5.000	9.100
Ausfuhr, t	33.300	4.700	12.400
Tee:			
Produktion, t	400 (1950)	—	7.200
Ausfuhr, t	200 (1950)	—	7.100
Baumwolle:			
Fläche, ha	25.000	—	20.000
Produktion, t	1.000	—	2.000
Ausfuhr, t	—	—	1.100
Mais:			
Fläche, ha	151.000	40.000	—
(ohne Anbau d. Eingeb.)			
Produktion, t	241.000	41.000	44.000
Ausfuhr, t	200	400	13.500
Einfuhr	90.800	13.400	—

Viehbestand 1950/51

	S-Rhodesien	N-Rhodesien	Njassaland
Rinder	2,981.000	907.000	281.000
Ausfuhr	9.700	100	—
Einfuhr	4.200	45.300	—
Ziegen	561.000	40.000	262.000
Schafe	306.000	110.000	51.000
Schweine	111.000	47.000	—
Einfuhr	600	2.200	—

Njassaland (Nyasaland Protectorate) erstreckt sich südlich und westlich des gleichnamigen Sees, der mit 580 km Länge der drittgrößte Afrikas ist. Das Protektorat umfaßt nur 8% der Fläche der Föderation, jedoch 37% der Bevölkerung und ist daher relativ dicht besiedelt. Da aber das Klima für die Ansiedlung von Weißen besonders in den Tiefländern um den See und am Schiré — dessen Abfluß — sehr ungesund ist, ist die Zahl der Europäer, die in der Verwaltung, Mission und Plantagenwirtschaft tätig sind, sehr gering und wird sogar von der Bevölkerungsgruppe der Asiaten und Mischlinge übertroffen. Die Hauptsiedlungen liegen im Südteil, wo Blantyre und Limbe im Hochland von Schiré zusammen 1.500 Europäer zählen. Regierungssitz ist Zomba, ebenfalls im Süden gelegen; einige größere Orte haben sich auch am Njassasee entwickelt.

Die Wirtschaft ist rein agrarisch und sowohl Weiße wie auch Eingeborene sind im Exportanbau von Tabak, Tee und Baumwolle tätig. Der Eigenbedarf an Lebensmitteln außer Zucker und Weizenmehl kann im Lande selbst gedeckt wer-

den. Man trachtet, die Ausfuhr von Nahrungsmitteln zu fördern. Die Viehhaltung — Rinder und Ziegen — ist Sache der Eingeborenen. Eine Spezialität ist die Gewinnung von Tung-(Lack) Öl (Ausfuhr 1951: 232.000 kg).

Auch Njassaland besitzt eine Eisenbahnverbindung zum portugiesischen Hafen Beira (798 km), welche bei Sena den Sambesi überschreitet und über Blantyre nach Selima am Njassasee führt, auf dem Dampferverkehr betrieben wird. Rund 6.450 km gute Autostraßen erschließen das Land und stellen eine Verbindung zur Great North Road, welche Nord-Rhodesien, Tanganyika und Kenya durchzieht, her. Vom Hauptflughafen Blantyre sind regelmäßige Dienste nach den Nachbarkolonien eingerichtet. Handelshafen ist Port Herald am unteren Schiré — einem Nebenfluß des Sambesi —, doch hat die Schifffahrt über den Sambesi in den Indischen Ozean nur geringe Bedeutung. Elektrizitätswerke gibt es in Zomba, Blantyre und Limbe. Ausgeführt werden Tabak, Tee und Baumwolle, Haupteinfuhrgüter sind Eisen- und Stahlwaren, Baumwollwaren, Fahrzeuge und Maschinen.

(The Stateman's Year-Book 1953, London. Übersee-Rundschau, Hamburg 1954/Heft 1. Yearbook of Food and Agricultural Statistics 1952, Vol. VI, Part I. u. II. Rom 1953.)

E. Winkler

Wirtschaftsprobleme in Französisch-Melanesien. Französisch-Melanesien (Mélanesie Française) umfaßt Neu-Kaledonien, das heute einen Teil der Französischen Union bildet, und die Neuen Hebriden, fast noch unerschlossene Inseln, die seit 1902 ein Kondominium bilden. Die Tendenz in jüngster Zeit geht dahin, den Partner Frankreichs in diesem Kondominium, Großbritannien, durch Australien zu ersetzen.

In Neu-Kaledonien leben etwa 30.000 Eingeborene, auf den Neuen Hebriden etwa 45.000. In beiden Fällen handelt es sich um Schwarze mit matriarchalischer Gesellschaftsordnung, deren materielle Kultur im allgemeinen jener des Steinzeitalters entspricht. Im Jahre 1942 wurden, um einem japanischen Angriff vorzubeugen, amerikanische Stützpunkte auf den Inseln eingerichtet. Diese brachten einen großen Bedarf an Arbeitskräften mit sich, der aus der einheimischen Bevölkerung gedeckt wurde. So wurde sie mit einem Schlage vom „Steinzeitalter“ in die Gegenwartszivilisation versetzt. Der plötzliche Geldüberfluß hat zu einem gesteigerten Alkoholkonsum geführt, der die Volksgesundheit und moralische Kraft der Bevölkerung untergraben hat. Das Ende des zweiten Weltkrieges brachte einen großen Überschuß an Arbeitskräften mit sich, dessen Unterbringung große Schwierigkeiten bereitet.

Neu-Kaledonien besitzt zwar einen bedeutenden Bergbau. Der Bedarf an Arbeitskräften wurde aber vor dem zweiten Weltkrieg durch 4500 Tonkinesen, 3900 Javaner und 2200 Japaner gedeckt. Die beiden letzteren Arbeitergruppen wurden repatriiert, doch stellte sich heraus, daß ein Eingeborener rund 30 mal weniger leistet als ein vertraglich nach Melanesien gebrachter Tonkinese. Das Problem der Anpassung der Bevölkerung an die heutige Zeit ist also auf diese Weise nur schwer zu lösen.

Produkte des Bergbaues sind insbesondere Chrom, Eisen und Nickel. Der Nickelgehalt der geförderterten Erze ist hoch, nach Kanada und den Vereinigten Staaten ist Neu-Kaledonien der bedeutendste Nickelproduzent der Erde. 1948 wurden 39.000 t Nickelerz gewonnen, die 6000 t Rohnickel ergaben. Auf bedeutende Schwierigkeiten stößt der Ausbau der Bergwerke und der Verarbeitungsstätten durch den Mangel an Energien. Man versucht, durch die Einfuhr von

Kohlen aus den Vereinigten Staaten mit Hilfe von Marshall-Plan-Geldern die an den Bergbau geknüpfte Industrie zu fördern.

Die Pflanzungen in Melanesien liefern Kakao, Kaffee und Kokosnüsse. Seit dem zweiten Weltkriege ist der Kaffee- und Kakaobau in starkem Rückgang, vor allem deshalb, weil diese Pflanzungen mehr Pflege brauchen als die Kokospalme, aber weitaus weniger Profit bringen. Der Ertrag der Kokospalmen ist stark gestiegen; für 1 t Kopra wurden 1935 nur 3 Pfund Sterling bezahlt, 1949 betrug der Weltmarktpreis 310 Pfund Sterling. Daher reicht auch der Ertrag der Produktion in einheimischen Kleinbetrieben, die von den Verwaltungsbehörden besonders gefördert werden, für die Bedürfnisse einer Familie aus.

Seit dem zweiten Weltkriege sind die Inseln an den Luftverkehr angeschlossen. Die Flugplätze, deren Unterhaltskosten sehr hoch sind, stammen von den amerikanischen Stützpunkten und werden teilweise auch aus strategischen Gründen instandgehalten. Eine amerikanische Gesellschaft befliegt regelmäßig die Linie Hawaii—Fidji-Inseln—Salomonen—Neu-Kaledonien. Frankreich suchte seinen Einfluß durch eine Linie der Air France zu verstärken, die von Paris nach Nouméa ging, doch wurde der regelmäßige Linienverkehr nach vier Flügen, die in wöchentlichen Abständen folgten, wieder eingestellt. (R. P. O'Reilly, *Problemes d'Apres-guerre de la Mélanésie Française. Proces-Verbaux du Cercle d'Et. Géogr. de la Soc. de Géogr. de Lyon*, Nr. 16, Lyon 1951).

H. Trim mel

Berichtigung: In Band 95, S. 179, vorletzte Zeile lies richtig: „Angaben in Milliarden kWh.“ S. 180, Zeile 17 lies richtig: „... also rund das Zweifache ...“

Nachtrag: Durch ein Versehen unterblieb es leider, in meinem Aufsatz „Pleistozäne Klimazeugen in den Alpen und im Hohen Atlas“, Bd. 95, S. 151, E. Wil th um als Autor des Begriffes „Relieffaltung“ zu nennen. K. Wiche

Kurznachrichten

Die landwirtschaftlich genützte Fläche der Erde ist von 27 Mill. km² = 18% des Festlandes (1900) auf 35,8 Mill. km² = 24% des Festlandes (1950) gewachsen. Der Zuwachs ging vor allem auf Kosten des Waldes (7,5 Mill. km²), während dem Ödland nur 1,3 Mill. km² abgewonnen werden konnten.

Über Tokdschalung (Westtibet), das in Handbüchern als höchste Dauersiedlung der Erde bezeichnet wird (rund 5000 m), berichtet G. Dainelli (*L'Universo* 6/1953), daß es wegen Erschöpfung der dortigen Goldlager verlassen worden sei. Die höchste bäuerliche Ansiedlung sei nunmehr das westtibetanische, auf der Rupschu-Hochfläche gelegene Garzök (4584 m), da die Klöster an den Manasarovar-Seen in Tibet (6650 m) und die höchsten bolivianischen Bergbau-siedlungen (4750 m) keinerlei Landwirtschaft betreiben.

Von der Erdölproduktion der Welt entfielen 1952 rund 53% auf Nordamerika, 18% auf Südamerika und 16% auf Vorderasien. In Mill. t wurden 1952 gefördert: USA 313,8, Canada 7,9, Mexiko 11,1, Venezuela 94,6, Columbien 5,4, Trinidad 3,0, Peru 2,1, Argentinien 3,5, Ecuador, Chile, Brasil., Boliv. zus. 0,7; Westdeutschland 1,7, Niederlande Frankr., Ital., Jugosl. zus. 1,2; Osteuropa, USSR, China zus. 55,3; Saudi-Arabien 40,7, Katar u. Bahrein 4,8, Kuwait 37,6 (1951 28,3!), Irak 17,6 (1951 8,3!), Iran 1,3 (1950 32,2!); Indonesien 8,5, N-Borneo 5,0, Japan 0,3; Ägypten 2,4; Welt 618,5. 1953 wurden insges. rd.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1954

Band/Volume: [96](#)

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

Artikel/Article: [Berichte und kleine Mitteilungen 92-120](#)