

schwäbischen Staatsraums in Augsburg, Memmingen, Kempten und in Oberschwaben damit nicht zufrieden sein werden, ist vor auszusehen. Der Wiederhall einer solchen Lösung in der breiteren Masse müßte aber lebendiger sein, als dies heute der Fall ist. Metz gibt hier vor allem zu bedenken, daß die Geschichte seit einem Jahrtausend nicht mehr von den Stämmen bestimmt wird und daß im Lauf der Geschichte die zeitweiligen Bevölkerungslücken durch eine nicht stammesgebundene Bevölkerung nach den Notzeiten des dreißigjährigen Krieges und der französischen Raubkriege geschlossen wurden. Auch dem Einfluß der Binnenwanderung seit der Industrialisierung wird nachgegangen und die starke Zuwanderung zum Mannheimer Industrieraum aus dem Württembergischen durch Zahlen belegt. Alle diese Wanderströme wurden aber, dank der Kräfte der Landschaften und ihres Bevölkerungskerns immer wieder assimiliert. Daß dies auch für die Neubürger zutreffen wird, diesem so brennenden Problem unseres Volkskörpers, erscheint deshalb wahrscheinlich, weil ja durch sie alte Blutströme Rheinschwabens zurückgeströmt sind. Auch in ihrem Interesse liegt eine Vereinigung der südwestdeutschen Staaten.

Auch die nicht zu unterschätzenden Kräfte des großherzoglich badischen und königlich württembergischen Staatsbewußtseins sowie der Einfluß einer traditionsgebundenen Beamtenhierarchie werden als Kräfte gegen einen Zusammenschluß richtig gesehen und dagegen an die politische Einsicht, erzwungen von der Notwendigkeit einer Verwaltungsvereinfachung, appelliert.

Während der erste Teil die Fragen des Gesamttraumes behandelt, geht der zweite Teil auf die speziellen Fragen der Verwaltungsgliederung ein, wobei nicht nur die räumliche Struktur, sondern auch die Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Instanzen erörtert werden. Diese eingehende Kenntnis des Verwaltungsapparats, die Metz seiner Tätigkeit als Karlsruher Ministerialbeamter verdankt, ermöglicht ihm, wertvolle Reformvorschläge zu machen. Sein Büchlein wird dadurch in erhöhtem Maße zur Diskussionsgrundlage bei künftigen politischen Verhandlungen und leistet eine entscheidende Vorarbeit. Von diesen Einzelfragen sei vor allem die besonders glückliche Einteilung in vier große Regierungsbezirke herausgegriffen, deren Größe, Struktur und Regierungssitze im einzelnen besprochen werden, wobei die günstige Lage ihrer zentralen Orte ebenso wie die Möglichkeiten ihrer baulichen Entwicklung eingehend geprüft werden. Der Verwaltungsaufbau soll dabei ein ausgesprochen dezentralisierter sein mit großer Selbstverantwortlichkeit der Kreise und reichen Wirkungsmöglichkeiten der Regierungsbezirke in kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht. Dieser Aufbau würde durchaus dem südwestdeutschen demokratischen Grundzug entsprechen, wenn er auch in den bisherigen stark zentralistischen Ländern Württemberg und Baden wenig verwirklicht war.

Die vier vorgeschlagenen Regierungsbezirke sind 1. der von Mannheim mit der Oberrheinebene zwischen Karlsruhe und Mannheim, der Pfalz, dem Kraichgau und Bauland, 2. der von Ludwigsburg mit dem Neckarbecken und seinen Randbergen, den Gäuplatten und Keuperbergen an Kocher und Jagst, 3. der von Freiburg mit dem südlichen Oberrhein und dem Schwarzwald einschließlich Freudenstadt und der Baar und 4. der von Sigmaringen mit der Hochalb und Oberschwaben. Im Vergleich mit dem Gliederungsentwurf von Tuckermann⁹, der ebenfalls Zwischeninstanzen in Regierungsbezirken vorsieht, sind die Bezirke des Metzchen Entwurfs sehr viel größer und damit sparsamer. Sie sind außerdem so ausgeklügelt, daß der Geschäftsmann, der zur Industrie- oder Handelskammer muß, in einem Tage die Reise bewältigt. Auch die Wahl Ludwigsburgs und Sigmaringens als Regierungszentren sind mit solchem Vorbedacht gewählt, daß hier wenig Einwände gemacht werden können.

Es bleibt noch ein wichtiges Kapitel von allgemeinem Interesse zu erwähnen, das von den kulturellen Aufgaben handelt. Aus seiner tiefen Kenntnis des Raumes und des Lebens, das in ihm pulst, hat Metz nichts vergessen und bei der Einrichtung Rheinschwabens als fürsorglicher Hausvater an alles gedacht. Die kirchliche Organisation, die dem Land anzupassen wäre, die Arbeitsteilung der Landeshauptstadt Stuttgart mit Karlsruhe als zweitem Sitz für Landesbehörden werden gleich eingehend behandelt wie die Fragen des Hochschulwesens. Mit Hochschulen wäre ja Rheinschwaben überreich besetzt, so daß eine gegenseitige Planung unentbehrlich wäre, um den Bestand der Institutionen auch weiterhin zu sichern. Hierbei werden wichtige Vorschläge zu einer sinnvollen Kulturpolitik gemacht, die heute ja beim Leben in den zerfallenen alten Einheiten fehlen muß.

Metz hat mit seinem „Rheinschwaben“, das die Gesamtheit der historischen und gegenwärtigen Kräfte aufzeigt und sie zu einer Einheit verwebt, den Beitrag der wissenschaftlichen geographischen Landeskunde zur Frage der südwestdeutschen Länderreform geliefert. Es bleibt zu hoffen, daß der Beitrag in seiner verantwortungsbewußten, das größere Ganze sehenden Haltung die politischen Kräfte beeinflusst und daß Rheinschwaben in Bälde politische Wirklichkeit wird.

Fr. Huttenlocher

DIE GEWINNUNG VON ERDÖL IN DEN NIEDERLANDEN

Die holländische Wirtschaftszeitung „Economische Voorlichting“ gibt in ihrer Ausgabe vom 20. September 1948 einen Bericht über den erstaunlichen Fortschritt der Erdölgewinnung in den Niederlanden.

Während 1945 noch die gesamte Erdölgewinnung pro Jahr nur rund 5 800 t betrug, war sie ein Jahr später auf 62 600 t angestiegen, erreichte 1947 212 700 t und in der 1. Hälfte des Jahres 1948 bereits 200 300 t! Das Dörfchen Schoonebeck im Osten von

Coevorden ist das Zentrum dieses jüngsten Zweiges der holländischen Bergwerksindustrie; denn erst 1923 wurden erste Erkundungsbohrungen in der Umgebung von Winterswijk durchgeführt. Sie ergaben nur eine geringe Menge Erdöl und ließen noch keinerlei Schlüsse über den Ölgehalt des niederländischen Gebietes zu. Als jedoch 1930 die Erdölvorkommen im norddeutschen Tiefland in größerem Umfang Gewinn brachten, begann auch in den Niederlanden eine entsprechende planmäßige, wissenschaftliche Untersuchung des Untergrundes, weil ja im allgemeinen eine große Übereinstimmung im geologischen Bau Norddeutschlands und der Niederlande angenommen werden kann und man nun auch dort größere Mengen an Erdöl vermutete. 1933 begannen die Untersuchungen durch die „Bataafse Petroleum Maatschappij“, 1937 setzten die Probebohrungen ein und wurden bis 1944 in den verschiedenen Teilen des Landes durchgeführt. Jedoch nur zwei von ihnen erwiesen sich als produktiv: die im Mai 1943 9 km ostwärts Coevorden festgestellte und die im Mai 1944 bei Schoonebeck gefundene.

Dieses Terrain Schoonebeck umfaßt heute 70 Bohrungen, wovon 60 produktiv sind. Es werden jedoch systematisch neue hinzugefügt, mit dem Ziel, ein Netzwerk von Bohrstellen zu erhalten, die jeweils 400 m voneinander entfernt sind, um auf diese Weise ein möglichst vollständiges Bild vom Untergrund zu bekommen. Aus dem bisher Festgestellten ergibt sich, daß das Öl hier in einer rund 25—30 m dicken Sandschicht vorkommt, die in etwa 800—900 m Tiefe ansteht. Ihr Gesamtölgehalt ist noch unbekannt. Jedoch gehen die systematischen Untersuchungen sowohl in diesem Gebiet als auch in den übrigen Niederlanden weiter.

Heute ergibt sich bereits eine Tagesproduktion von 1 300 t — das bedeutet monatlich rund 40 000 t! Der gegenwärtige Verbrauch der Niederlande an Erdöl beträgt jedoch monatlich etwa 150 000 t, so daß der Eigenbedarf erst zu annähernd 25 Prozent gedeckt wird.

Helga Gillmann

DER DURCHFUHRVERKEHR DURCH DIE BE-NE-LUX-STAA TEN VOR UND NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Zu allen Zeiten haben politische Krisen und vor allem Kriege die wirtschaftlichen Verhältnisse in den durch sie betroffenen Ländern so stark verändert, daß sie geradezu als Spiegelbild der politischen Ereignisse dienen können. In besonders großem Maße gilt dies von dem erst jüngst beendeten Krieg, der durch seine Zerstörungen und politischen Verschiebungen besonders innerhalb Europas tief in die Wirtschaft jedes einzelnen Landes eingegriffen hat.

Die holländische Zeitung „Economische Voorlichting“ gab im März dieses Jahres in einer Aufsatzfolge statistisches Material über die wirtschaftliche Entwicklung in den Niederlanden und Belgien/Luxemburg bekannt, das dies besonders deutlich unter Beweis stellt. Am Beispiel des Durchfuhrverkehrs (Economische Voorlichting, 12. März 1948) sei dies nachstehend gezeigt.

Der Durchfuhrverkehr ist jener Teil des Güterverkehrs, der lediglich im Durchgang ausländischer Waren besteht, ohne daß irgendwie eine längere Lagerung oder gar Weiterverarbeitung in dem betreffenden Lande stattfindet. Von jeher war für Belgien und die Niederlande dieser Durchfuhrverkehr dank ihrer geographischen Lage als Küstenstaaten des europäischen Kontinents eine Haupteinnahmequelle, der sie vor allen Dingen die großartige Entwicklung ihrer Küstenstädte verdanken; denn nur für die Ein- und Ausfuhr des eigenen Landes hätten diese relativ kleinen Staaten keine Welthäfen hervorbringen können, wie beispielsweise Amsterdam, Rotterdam oder Gent. Ihre Bedeutung beruht darauf, daß sie Verkehrsbrücke sind zwischen einem großen Teil des europäischen Kontinents einerseits und den überseeischen Staaten, die mit diesem Europa in wirtschaftlicher Verbindung stehen, andererseits: Hier werden die von Übersee kommenden Güter, die für das europäische Hinterland bestimmt sind, auf den Binnenverkehr umgeschlagen und umgekehrt die Güter Europas vom Binnenverkehr auf die Riesenschiffe des Überseeverkehrs.

So betrug der Durchfuhrverkehr:

Tabelle I

a) durch Belgien/Luxemburg	b) durch die Niederlande
1936/38 : 16 453 000 t	1936/38 : 49 674 000 t
1946 : 3 354 000 t	1946 : 6 470 000 t
Jan./Sept.	Jan./Sept.
1947 : 3 749 000 t	1947 : 6 421 000 t

Das Verhältnis zwischen Durch-, Ein- und Ausfuhr betrug jedoch, ausgedrückt durch die Durchfuhr in Prozent der Ein- und Ausfuhr:

Tabelle II

a) bei Belgien/Luxemburg	b) bei den Niederlanden
1936/38 : 30,2 %	1936/38 : 134,6 %
1946 : 12,3 %	1946 : 41,2 %
Jan./Sept. 1947 : 13,0 %	Jan./Sept. 1947 : 41,6 %

Die in der Hauptsache an dem Durchfuhrverkehr beteiligten Staaten ergibt jedoch Tabelle III, mit Zahlenangaben aus den Jahren 1936/38:

Tabelle III

	Belgien/Luxemburg:	
	Einfuhr	Ausfuhr
Deutschland	5 300 000 t = 32,2 %	3 349 000 t = 20,4 %
Frankreich	3 183 000 t = 19,3 %	5 811 000 t = 35,3 %
Niederlande	2 459 000 t = 14,9 %	956 000 t = 5,8 %
Übrige Länd.	5 511 000 t = 33,6 %	6 337 000 t = 38,5 %
Niederlande:		
	Einfuhr	Ausfuhr
Deutschland	25 513 000 t = 51,4 %	24 286 000 t = 48,9 %
Belgien/Lux.	2 877 000 t = 5,8 %	5 899 000 t = 11,9 %
Übrige Länd.	21 284 000 t = 42,8 %	19 489 000 t = 39,2 %

Diese drei Tabellen spiegeln die geographischen Unterschiede zwischen Belgien und den Niederlanden: Hauptbeteiligt am Durchgangsverkehr sind die jeweiligen Nachbarstaaten des betreffenden Landes — für die Niederlande also vor allen Dingen Deutschland, für Belgien Deutschland und Frankreich (Tabelle III). Da Frankreich aber entlang seiner Küste im Norden selbst eine ganze Reihe guter Häfen besitzt, ist es für diesen Durchgangsverkehr von geringerer Bedeutung als Deutschland (Tabelle III), das mit dem rheinisch-