

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-

westfälischen Industriegebiet einen wesentlichen Faktor darstellt. Daraus aber folgt, daß der Durchfuhrverkehr durch die Niederlande größer ist als durch Belgien (Tabelle I und III); denn neben der größeren Küstenerstreckung gegenüber Belgien besitzen sie auch noch das Mündungsgebiet des Rheines und haben dadurch einen direkten Wasserweg zum Herzen des westdeutschen Industriegebietes, auf dem die Massengüter billig bis zu den Umschlaghäfen an der Küste verfrachtet werden können. Belgien dagegen besitzt keinen direkten Wasserweg nach Deutschland. Die Güter müssen zum Teil mit der Bahn zu den Häfen gebracht werden, und das verteuert die Fracht unnötig.

Aus diesen Verhältnissen erklärt sich auch, daß in den Niederlanden der Anteil der gewinnbringenden Durchfuhr am Gesamthandel bedeutend größer ist als in Belgien (Tabelle II), dessen Häfen hauptsächlich dem Verkehr des eigenen Landes dienen.

Diese aus den drei Tabellen sich ergebenden Beziehungen, die vor allen Dingen die Verhältnisse der Vorkriegszeit beleuchten und die Niederlande gegenüber Belgien bevorzugen, haben sich in der Nachkriegszeit zuungunsten dieses Landes ausgewirkt. Im allgemeinen ist natürlich, wie alle drei Tabellen auch zeigen, bei beiden Ländern ein Rückgang des gesamten Verkehrs nach Kriegsende zu verzeichnen. Jedoch bereits 1947 macht sich überall wieder eine erfreuliche Steigerung bemerkbar (Tabelle I und II).

Dadurch aber, daß die Güter, die Belgien passieren, weniger auf das am schwersten durch den Kriegsausgang geschädigte Deutschland gerichtet waren, ergibt sich heute ein relativ günstigeres Verhältnis für die Durchfuhr als vor dem Krieg (Tabelle I). Während 1936/38 die Durchfuhr durch die Niederlande rund dreimal so groß war wie durch Belgien, erreicht sie heute nicht einmal mehr das Doppelte. Diese starke Verringerung einer der wichtigsten Einnahmequellen hat für die Niederlande ernste Folgen und zeigt, wie ein wirtschaftlich am Boden liegendes Deutschland auch seinen Nachbarn schadet.

Helga Gillmann

HELMUTH MOLTKE'S BEITRAG ZUR KARTOGRAPHISCHEN ERSCHLIESSUNG DES VORDEREN ORIENTS

Mit einer erlesenen Gabe erfreute N. Fischer, der Leiter der Kartenabteilung der ehem. Preußischen Staatsbibliothek, in deren Auftrag die Veröffentlichung erfolgte, die Freunde topographischen und kartographischen Schaffens durch die Würdigung *Helmuth Moltkes* (1800—1891) auf diesem Arbeitsgebiet¹⁾. Die große Wertschätzung, die *Moltke* bei Geographen und Kartographen bis auf unsere Zeit genießt, rechtfertigt in Auswahl eine Faksimile-Wiedergabe seiner handgezeichneten Aufnahmen.

Das Begleitwort des Herausgebers will „weniger eine Würdigung der kartographischen Einzelleistung als ein Wegweiser sein, wengleich es in Einzelheiten und in der Genauigkeit über das in dem bisherigen Schrifttum Enthaltene hinauszugehen sucht“. Kriegsbedingte Einschränkungen in der Zugänglichkeit von Bibliotheken und Archiven standen dem Vorhaben indes entgegen und erschwerten erheblich eine aufschließende Bearbeitung, so

¹⁾ N. Fischer, *Moltke als Topograph. Eine Auswahl aus seinen handgezeichneten Karten und Kartenskizzen*. Berlin. 1944.

daß das letzte Wort über das Verhältnis *Moltkes* zur Topographie auch mit dieser Veröffentlichung noch nicht gesagt ist.

Eine selbst verwöhnten Ansprüchen genügende Drucklegung in farbengetreuer Wiedergabe erfuhren folgende Karten:

- Gradabteilungskarte Oels, 1:25 000 (1828),
- Nördlicher befestigter Theil des Bosphorus, 1:25 000 (1836),
- Karte von Constantinopel, 1:25 000 (1836—37),
- Mossull, 1:25 000 (1838),
- Die Ebne von Messeré, 1:65 000 (1838),
- Beledjik, 1:33 300 (1839),
- Samsun, o. M. (1838),
- Sayd Bey Kalessi, 1:52 600 (1838),
- Urfa, o. M. (1838),
- Rumkale, o. M. (1838),
- Maraasch, o. M. (1838),
- Kalai-Bédâ, o. M. (1839).

Abgedruckt und in Faksimile beigefügt sind weiterhin Briefe, die *Moltke* in den Jahren 1828—1852 an seinen Bruder Ludwig, an seine Mutter und an seinen Lehrer *Carl Ritter* (1777—1859) gerichtet hat. Den Beschluß bildet eine Kartenbibliographie, in der *Moltkes* Handzeichnungen und alle gedruckten Karten Aufnahme fanden, die in den Jahren 1828—1859 entstanden sind. Darüber hinaus enthält die Zusammenstellung Angaben über „Karten, bei denen *Moltkes* Urhebererschaft zweifelhaft ist,“ und schließlich solche über „Karten anderer Herausgeber, bei denen *Moltkes* Aufnahmen eine wesentliche Grundlage bildeten“.

Moltke, der geborene Reisende, besaß, wie *Ernst Curtius* (1814—1896) in seiner Gedenkrede vor der Akademie der Wissenschaften ausführte, den „genialen Blick für das jeder Landschaft Charakteristische“. Als Schüler von *C. Ritter*, dem Begründer der modernen geographischen Wissenschaft, in den Jahren 1823—1826, erblickte er die Aufgabe, das Wesen der Erdkunde in der Verbindung von Geschichte und Erdbeschreibung. Seiner ortsgebundenen Einstellung gab *Moltke*, für Geschichte und Landschaft gleich aufgeschlossenen, dahin Ausdruck: „Geschichtliche Begebenheiten gewinnen einen eigenthümlichen Reiz, wenn wir die Örtlichkeit kennen, wo sie sich zutragen. In den lebendigsten Farben treten sie dem vor die Seele, welcher sich auf ihrem eigentlichen Schauplatz befindet, und wie wir einen regeren Antheil nehmen an den Schicksalen eines Mannes, dessen Gesichtszüge wir kennen, ebenso prägen sich dem Gedächtnis die Vorgänge tiefer ein, deren räumliche Bedingungen wir anschauen. Geschichte und Ortskunde ergänzen sich wie die Begriffe von Zeit und Raum.“

In den Jahren 1827—1828 schrieb er als Leiter der Frankfurter Divisionsschule für seine Schüler ein „Compendium über die militärischen Aufnahmen“, das, offenbar nur für einen engeren Kreis bestimmt, in einer kleinen Auflage 1828 gedruckt wurde und als verschollen gelten muß. Der Verlust ist um so bedauerlicher, als es sich um die einzige Schrift handelt, in der der nachmalige Feldmarschall seine Gedanken über die bei der Kartierung des Geländes anzuwendenden Methoden niedergelegt hatte. — Es bestand die Übung, zeichnerisch veranlagte und damit geeignete Offiziere für die Dauer von etwa 3 Jahren für topographische Arbeiten im Felde heranzuziehen und als Topographen einzusetzen. Preussische Offiziere haben in der Folgezeit, im Zuge dieser Entwicklung, auf dem Gebiet der Landesaufnahme Hervorragendes geleistet. Eine Anzahl von Meßtischblättern wurde von ihnen im Ablauf vieler Jahrzehnte kartiert. In dem Umstand, daß diese bei späteren Berichtigungen — nicht zuletzt dank gesammelter Erfahrungen und verbesserter Aufnahmemethoden — bisweilen mangelnde Gründlichkeit und Zuverlässigkeit erkennen ließen, möchten wir ihr nützlich Wirken nicht