

WIGAND RITTER:

BERICHT ÜBER EINE STUDIENREISE NACH ÄGYPTEN IM FRÜHJAHR 1963

Ägypten, das in den vergangenen 150 Jahren in vielfältiger Weise von Europa her kulturell beeinflusst wurde, steht im Begriff, durch einen neuerlichen tiefgreifenden Umschichtungsprozeß seine Wirtschafts- und seine Gesellschaftsstruktur zu modernisieren. Diesen Vorgang, seine Erscheinungsformen und seine räumlichen Auswirkungen am Beispiel dieses dynamischen Entwicklungslandes kennenzulernen, war das Motiv unserer Reise, wie ja auch das Studium solcher Länder ganz allgemein zu einem festen Bestandteil des Aufgabengebietes der Wirtschaftsgeographie geworden ist.

Es gehörte demgemäß zu unseren Zielen, auf dieser 3-monatigen Fahrt, die ich gemeinsam mit meinem Kollegen Dr. LOTHAR BECKEL und mit dessen VW-Bus durchführte, Ägypten so vollständig als möglich zu bereisen und vor allem die sich herausbildenden neuen Wirtschaftslandschaften aus eigener Anschauung kennenzulernen. Unser Augenmerk galt daneben insbesondere den Möglichkeiten und Maßnahmen zur touristischen Erschließung des Landes, den Problemen des Städtebaues und der Landesplanung und den Wirtschaftsformen des Handels als eines typischen tertiären Wirtschaftszweiges.

Die Durchführung unseres Unternehmens wurde uns durch das Entgegen- und die Hilfe einer großen Zahl von Förderern ermöglicht¹, ihnen, sowie Prof. Dr. W. STRYZGOWSKI, der mir den nötigen Urlaub verschaffte, Sr. Magnifizenz Prof. Dr. L. SCHEIDL, Sr. Spektabilität Prof. Dr. H. BOBEK und Prof. Dr. D. KALUSSIS, die uns viele Wege ebneten, und den Herren der Kulturabteilung der Botschaft der V.A.R. in Wien gebührt unser besonderer Dank.

Ebenso fühlen wir uns Sr. Exzellenz Herrn Dr. SALAMA HAMDAD vom Ministerium für höhere Erziehung, Herrn GAMAL ATTIYA, unserem Begleiter und Dolmetscher bei unzähligen Vorsprachen bei öffentlichen Stellen, Herrn Dr. MOHAMMED RIADH von der Ain Schams Universität, der uns mit den Geographen Kairo bekannt machte, und Herrn Dir. ABD-EL-RAHMAN EL-BISCHRI in Charga, dem Retter in der Not, verpflichtet.

Unsere Reise fand in den Monaten Februar bis Mai 1963 statt. Die Anreise nach Ägypten mußte wegen der schlechten Straßenverhältnisse in Jugoslawien über Sizilien, Tunesien und Libyen erfolgen. Der damit verbundene Zeitverlust wurde aber durch die Möglichkeit, Vergleiche zwischen Ägypten und anderen arabischen Ländern anzustellen, mehr als aufgewogen.

Anfang März betraten wir bei Sollum, der einzigen Stelle, an der man derzeit regulär auf dem Landwege einreisen kann, ägyptischen Boden. Die Fahrt durch die M a r m a r i k a nach Alexandrien bot Gelegenheit, die Nomenwirtschaft dieses Küstengebietes und die verschiedenen Versuche, hier Regenerfeldbau zu betreiben, kennenzulernen. Die in Libyen gewonnenen Eindrücke kamen uns dabei sehr zu statten. Die Küstenzone verfügt über gute Böden, an feuchteren Stellen ist der Anbau von Gerste, bei einiger Sorgfalt auch von Baum- und Strauchkulturen wie Rizinus, Oliven und Feigen möglich. Zudem kann ein Grundwasserhorizont, der von den Winterregen (100—250 mm pro Jahr) gespeist wird, genutzt werden. Arbeiten dieser Art sind südwestlich

¹ Verein der Förderer der H. f. Welthandel, Dr. Th. Körner-Stiftung, BuMin. für Unterricht, Notring der wiss. Verbände Österreichs, Kulturamt d. Stadt Wien, ö. Bankenverband, O.ö. Landesregierung, Handelskammer Oberösterreich.

von Alexandrien in großem Maßstab bereits in Angriff genommen worden. Von Windmotoren betriebene Pumpen liefern Wasser als Ergänzung zu den etwas unverlässlichen Niederschlägen. Ohne Bewässerung werden in den Küstendünen bei El-Hammam und Burg-el Arab Feigen kultiviert, deren Areal noch stark ausgeweitet werden könnte. Diese Dünen, aus teilweise verfestigtem Kalksand aufgebaut und von blendendem Weiß, machen diese Küste zum beliebtesten Badestrand Ägyptens. Ansatzpunkte finden sich besonders dort, wo, wie bei Marsa Matruh², El Alamein und Alexandrien, der äußere Dünenzug teilweise zerstört ist und sich dahinter Buchten mit ruhigem klarem Wasser befinden.

Von Marsa Matruh aus besuchten wir Siwa, um die Probleme der Oasenwirtschaft am Beispiel einer von modernen Einflüssen kaum erst berührten Landschaft kennenzulernen. Siwa mit etwa 250 frei fließenden Quellen hat von allen ägyptischen Oasen die größten und sichersten Wasservorräte. Die schlechte Verkehrslage, 300 km bis zur Küste und über 600 km nach Alexandrien, die sprichwörtliche Faulheit seiner berberisch sprechenden Bevölkerung und die schlechten Drainageverhältnisse bewirken, daß die Entwicklungschancen heute noch sehr gering sind. Für die Bodenversalzung finden sich hier Beispiele in allen Stadien.

Alexandrien, der Stadt, die den Rückschlag durch die Suezkrise und die darauffolgende Abwanderung der Europäer erst durch die jüngsten Industrie Gründungen überwunden hat, war nur ein kurzer informativer Aufenthalt gewidmet. Ausflüge in den westlichen Teil des Nildeltas vermittelten die ersten Eindrücke von Landwirtschaft, Landgewinnung, Schulbau und Industrialisierung der Dörfer und Städte entlang des Mahmudiya Kanals und in der Maryut Region.

Die Fahrt nach Kairo über die Wüstenstraße brachte uns die Fragen der Wüstenkultivierung im Nordteil der Tahrir-Provinz³ und im Wadina Natrun nahe. Die Arbeiten, die hier nach anfänglichen Mißerfolgen eingeschränkt wurden, sind nun wieder in vollem Gange. Allerdings bewässert man vorerst noch nicht mit Nilwasser, sondern mit Grundwasser, das sich überall in mäßiger Tiefe erbohren läßt. Versuchspflanzungen und Neusiedlungen zeigen die Anwendung vieler neuer Methoden der Agrartechnik und Siedlungsplanung. Abgerundet wurde das Bild durch einen Besuch des Weinbaugutes Giannaclis bei Abu Matamir, das in den 20-er Jahren auf ehemaliger Wüstensteppe angelegt wurde und dessen Erfahrungen im Wein- und Obstbau heute vielfach als Muster dienen. Von Kairo aus wurde später noch der Südteil der Tahrir Provinz mit der Neustadt Badr, einem der 5 für diese Provinz geplanten zentralen Orte 2. Ordnung besucht.

Ein erster Aufenthalt in Kairo diente der Kontaktaufnahme mit ägyptischen Stellen, sowie der Vorbereitung der Reisen zum Sinai, ans Rote Meer und nach Oberägypten. Tagesausflüge führten uns zu den südlicheren Pyramidengruppen, ins Fayum, nach Port Said und zu den versteinerten Wäldern im Wadi-el-Tih.

Auf der Fahrt zum Sinai lernten wir den Ostteil einer neu entstehenden Wirtschaftslandschaft kennen, deren bestimmende Merkmale Erdölwirtschaft, Bergbau und ein langsam einsetzender Fremdenverkehr sind. Die Voraussetzung für ihre Entstehung ist der Straßenbau an den Küsten des Roten

² Die Schreibung der Ortsnamen folgt mit Ausnahme von Kairo und Alexandrien der Int. Weltkarte 1 : 1 Mill.

³ „Befreiungsprovinz“; die Arbeiten wurden unter ungeheurem Propagandaaufwand 1952 begonnen.

Meeres. Der nördliche Teil, zu beiden Seiten des Golfes von Suez, ist nach dieser Stadt und ihrer sich rasch entwickelnden Industrie, der Südteil mehr nach dem oberen Niltal hin orientiert.

Auf der Halbinsel Sinai selbst liegen mehrere durch neue Straßen verbundene Erdölfelder und Manganerzgruben. Durch die Entdeckung neuer großer Felder (Balayim, das 50% der äg. Erdölförderung liefert, und Ekma im Wadi Feiran) setzte ein erheblicher Bevölkerungszustrom ein. Die Wasserversorgung, bisher durch Tankschiffe aus Suez, wird durch eine Meerwasserdestillationsanlage in Abu Rudeis verbessert. Dadurch ist dem Touristen der Besuch der Bergwelt des Zentralsinai und des Katharinenklosters so leicht geworden, daß trotz 140 km sehr schlechter Piste das Kloster bereits Übernachtungsmöglichkeiten für 180 Besucher schaffen mußte⁴. Wir legten diesen Anreiseweg viermal zurück, konnten dabei der Frage der Entstehung der Feiranterrassen nachgehen, bestiegen den Katharinenberg (2637 m) und hatten das seltene Erlebnis eines heftigen Wolkenbruches in der Wüste.

Die Westküste des Golfes von Suez ist in ihrem Nordteil zum Wochenendausflugsgebiet von Kairo geworden. Insbesondere Ain-Sokhna, mit einer bisher ungenutzten Schwefeltherme, ist ein beliebtes Strandbad, die ersten Hotels und Bungalows sind im Bau. Eineinhalb Autostunden von Kairo wird hier vielleicht ein Ersatz für das schon zu sehr industrialisierte Helwan entstehen. Dieses Gebiet, vom Steilabfall des Galalaplateaus überragt, ist von großem landschaftlichem Reiz. Andere Orte wie Ras Gharib und Hurghada haben an dieser Entwicklung Anteil. In letzterem ist eine Fischkonservenfabrik in Bau. Abstecher von der Küste ins Inland waren den koptischen Klöstern St. Antonius und St. Paul, sowie den Ruinen der römischen Steinbruchsiedlung Mons Claudianus gewidmet.

Die Arabische Wüste wurde auf der Strecke Marsa Alam nach Edfu durchquert und dabei die Goldbergbausiedlung Barramiya besucht.

Mehrere Tage waren dem Gebiet von Aswan und Kom Ombo gewidmet. Aswan wächst im Gefolge des Baues des Sadd-el-Ali und der Gründung einiger großer Industrierwerke rasch auf die Großstadtgrenze zu. Es wird immer mehr zum wirtschaftlichen Schwerpunkt des südlichen Ägypten, das Gebiet von Kom Ombo zu seinem agraren Hinterland.

Das Niltal ist hier im Süden sehr schmal und wenig fruchtbar. Seitlich begleiten es allerdings einige von alten Nilterrassen erfüllte Becken, von denen das Becken von Kom-Ombo das größte ist. Er wurde ab 1910 von einer Kapitalgesellschaft teilweise urbar gemacht und zu einem wichtigen Anbaugbiet für Zuckerrohr. An den Rändern dieses Beckens entstehen nun die neuen Dörfer für die aus dem Stauraum des Sadd-el-Ali auszusiedelnden Nubier. Sie sollen zu einer intensiven Bewirtschaftung des neugewonnenen Kulturlandes angehalten werden, wobei man einerseits die Zuckerrohrfläche vergrößern will, andererseits auch andere Kulturpflanzen, wie Obst, Gemüse und Hirse zur Versorgung des Raumes von Aswan fördern wird. Außerdem ergeben sich auch günstige Absatzchancen in Kairo, da die Erntezeiten vieler Pflanzenarten hier 3—4 Wochen vor denen Unterägyptens liegen. Auch einige Sisalpflanzungen wurden in den letzten Jahren versuchsweise angelegt.

Von Aswan aus wurde per Schiff eine Reise durch Nubien bis Wadi Halfa unternommen, die zwar nur der Touristenroute folgen konnte, uns aber den

⁴ Nominell ist eine Einladung des Erzbischofs des Sinai nötig; Pilger sind aber die wenigsten der Besucher.

von Ägypten grundverschiedenen Charakter des oberen Niltales zeigte. Die Kulturzone ist hier lediglich ein Galeriewald aus Dattel- und Dumpalmen.

Auf der Fahrt das Niltal abwärts wurden das Phosphatbergbauggebiet von Sebaya, die Ruinenstätten von Karnak und Luxor und die Tempel von Abydos besucht, ohne irgendwo bis Asyut längeren Aufenthalt zu nehmen.

Hier ist der Ausgangspunkt der Route zu den Oasen Kharga und Dakhla, in denen heute im Rahmen des New Valley-Scheme⁵ Neuland in großem Maßstab mittels artesischer Bewässerung gewonnen wird. So ist bereits eine fast geschlossene, in der N-S Richtung 140 km lange und einige km breite Kulturlandzone entstanden, für die es in der ganzen Welt nur in Zelfana in der algerischen Sahara ein Gegenstück gibt. Wasser wird in 3 Horizonten in der Formation des Nubischen Sandsteins in Tiefen bis zu 700 m erbohrt. Um jedes „nasse“ Bohrloch legt man je nach Wassermenge ein entsprechend großes Bewässerungsareal an, das in den ersten Jahren als Großfarm mit Maschineneinsatz bewirtschaftet wird, später an Bauern verteilt werden soll, die das Land unter Kontrolle von Genossenschaften bebauen werden. Zahlreiche agrartechnische und wirtschaftliche Probleme sind heute noch ungelöst, ja sogar die Frage des Ursprungs der Wasservorräte noch unklar.

Das Aufblühen der libyschen Oasen stärkt die Stellung von Asyut als regionales Zentrum Oberägyptens. Umsomehr als der ganze Verkehr mit dem Neuen Tal heute wieder auf die inzwischen als Asphaltstraße ausgebaute alte Karawanenroute Asyut—Kharga⁶ zurückgekehrt und die Wüstenbahn von Farshut nach Kharga außer Betrieb ist.

Wegen eines schweren Motorschadens mußten wir uns 700 km nach Kairo abschleppen lassen und unseren Aufenthalt in Oberägypten stark abkürzen. Die so erzwungene Ruhepause in Kairo widmeten wir stadtgeographischen Studien.

Kairo, eine rasch wachsende Agglomeration von etwa 4,5 Mill. Einwohnern, hat bereits bei einer Nord-Süderstreckung von 40 km Wachstumsspitzen bis nach El-Khanka im Norden und Helwan im Süden vorgeschoben. Für die nächsten Jahrzehnte ist ein Zusammenwachsen mit dem Industrieraum von Shubin-el-Qanatir/Inchass im Norden und El-Tibin im Süden zu erwarten. Nach Westen hat die Verbauung die ganze Breite des Niltals erfüllt und die Pyramiden von Giza erreicht, landschaftlich nicht gerade ein Vorteil. Zahlreiche alte Dorfkerne und die Altstadtviertel sind in rascher baulicher Umgestaltung. Häufig sind bei den Neubauten kühne architektonische Lösungen, generell aber hält man sich trotz der ganz anderen inneren Ausgestaltung der Gebäude — Sonnenlicht und Wind soll ja möglichst abgehalten werden — an konventionelle europäische Bauformen.

Nach dem Vorbild der alten „Satellitenstädte“ wie Heliopolis⁷ sind ähnliche städtebauliche Programme in Ausführung. Das bekannteste ist Nasr City nordwestlich des Mokattam, dessen Hochfläche selbst rasch zu einem Villen- und Vergnügungsviertel ausgestaltet wird.

Das wirtschaftliche und gesellschaftliche Zentrum der Stadt aber verlagert sich zunehmend an den Nil und auf seine Inseln, gefördert durch die Eröffnung des Hilton Hotels und den Bau großer Bürogebäude.

Von Kairo führte uns ein mehrtägiger Ausflug in das Delta, wo beson-

⁵ „Neues Tal“ arabisch „Wadi-el-Gedid“.

⁶ Die berühmt-berüchtigte „Straße der 40 Tage“ arabisch: Darb-el-Arba'in.

⁷ Arabisch: Masr-el-Gedida; „Neu Kairo“ manchmal auch „Neues Ägypten“ genannt.

ders die Industriestädte Tanta und Mahalla-el-Kubra und auch die Neulandgebiete am Burullus-See aufgesucht wurden. Diese Fahrt in der Hauptachse des Deltas bietet einen interessanten Querschnitt durch die verschiedenen Wirtschaftsstufen, die sich hier auf engstem Raume drängen. Der nördliche Deltasaum, seit eh und je ein Rückzugsgebiet, wird seit 1900 rasch kultiviert, die großen Deltaseen Stück für Stück trockengelegt. Eine hochmoderne Agrarlandschaft, früher Großgüter, heute genossenschaftlich organisierte Weilersiedlungen, stößt hier auf Primitivformen, die auch im übrigen Ägypten schon längst verschwunden sind. In den Dünenzonen hat sich ein Trockenfeldbausystem, ähnlich wie es MATZNETTER von den Kanaren beschreibt⁸, entwickelt. Einige Orte, namentlich Ras-el-Barr und Sheikh Mubarik bei Baltim, sind zu Seebädern für bescheidene Ansprüche geworden.

Die Rückreise nach Alexandrien erfolgte auf der neuen Deltaschnellstraße, die, erst kürzlich fertiggestellt, sehr rasch den schnellen Güterverkehr auf Kosten der Bahn an sich gezogen hat⁹. Dort schifften wir uns nach Piräus ein.

Zur allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung und den einschlägigen Planungen in Ägypten läßt sich abschließend sagen, daß sie den Rezepten, wie sie von anerkannten Experten der Entwicklungspolitik, z. B. dem Schweden GUNNAR MYRDAL gegeben wurden, folgt. Was die volkswirtschaftlich-finanzielle Seite betrifft, gehört das, was in Ägypten geschieht, sicher zu den besten Lösungen für eine geplante Entwicklung, die es derzeit gibt. Jedoch scheint es oft an der nötigen räumlichen und landesplanerischen Abstimmung zu fehlen. In einem Lande wie Ägypten, wo die Gesamtentwicklung von der Wasserwirtschaft bestimmt ist, brauchen alle Maßnahmen bis herab zur Stadtplanung diesen Bezug, der hier durch die stürmische Entwicklung in den letzten Jahren teilweise durchbrochen ist. Nur so ist es erklärlich, daß große Flächen besten Bodens für Wohn- und Schulbauten, industrielle und militärische Anlagen verwendet werden, man aber oft in nächster Nähe marginale Wüstenböden zu kultivieren trachtet. Ebenso scheint man sich keine Gedanken über das Problem der Industrieabwässer zu machen. Ein Modus Vivendi zwischen Industrie und Bewässerungswirtschaft wird sich wohl schwerlich finden lassen.

Eine Wandlung zu besserer Anpassung der Planung an die Gegebenheiten des Landes bahnt sich jedoch an. Die Berufung des bekannten Geographen Dr. MITWALLI zum Provinzgouverneur von Minufiya kann man als Zeichen dafür werten.

⁸ Es entspricht in Techniken und Anbaufrüchten der „Jable“ genannten Methode auf Lanzarote. Siehe MATZNETTER: „Die Kanarischen Inseln“. *Pet. Mitt.*, Erg. 266, 1958, S. 125.

⁹ Die Wüstenstraße, die 2. Straßenverbindung zwischen Alexandrien und Kairo, ist für den LKW-Verkehr gesperrt.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1964

Band/Volume: [106](#)

Autor(en)/Author(s): Ritter Wigand

Artikel/Article: [BERICHT ÜBER EINE STUDIENREISE NACH ÄGYPTEN IM FRÜHJAHR 1963 66-70](#)