

Die Eisenbahnen Afrikas.

Von Dr. Hermann Leiter.

Afrika wird meist und bisher nicht mit Unrecht als verkehrsarmer Erdteil geschildert. Von seiner Fläche entfällt ein größerer Anteil als in den anderen Festländern außer Australien auf wenig oder ganz unproduktiven Boden. Seine Küste weist nur eine geringe horizontale Gliederung auf, die Flüsse können die Steilränder, die sich in nächster Nähe der Meeresküste befinden, nur mit starken Gefällsstufen durchbrechen, sind also für den Verkehr nicht brauchbar. Die Steilabfälle zum Meere erschweren den Eisenbahnbetrieb und verursachen hohe Betriebskosten. Andererseits enthalten die perennierenden Flüsse beim Überwinden der Gefällsstufen große Energiemengen, die, in Elektrizität umgesetzt, den zukünftigen Eisenbahnbetrieb fördern und verbilligen können. Auch birgt der Boden Afrikas große Schätze in seinem Innern, denen wir bereits längere Bahnstrecken verdanken. In der Goldproduktion steht jetzt Afrika an erster Stelle, es liefert über 40% der gesamten Goldproduktion der letzten Jahre; ebenso in der Diamantengewinnung, die in der Gewichtsgröße alle bekannten Funde in Indien und Brasilien bereits vielmals übertrifft. Kupfer und Zink sind in reichen Lagern vorhanden und werden bereits abgebaut. In den vermuteten großen Silberlagern wird der Bergbau auch noch andere Produkte zutage fördern; die Eisenerzvorräte des dunklen Erdteiles sollen denen Europas, die in nicht ferner Zeit erschöpft sein werden, nichts nachgeben. Die Kohlenlager in Südafrika versorgen heute schon die Schifffahrt. Gegenwärtig überwiegen in der Ausfuhr aus Afrika Bergbauprodukte; absolut wird ihr Wert wohl noch

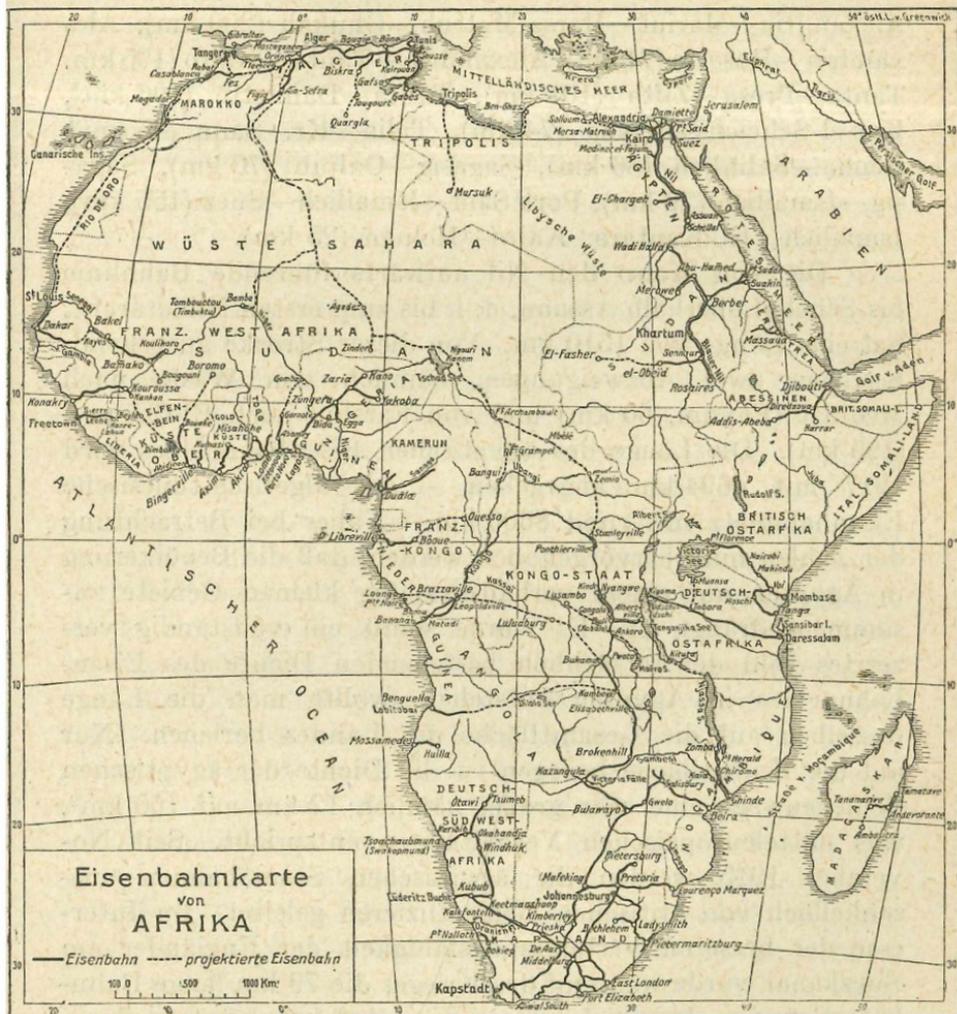
wachsen, aber bald wird die Landwirtschaft die Oberhand gewinnen. Mit der rasch zunehmenden Bevölkerung Europas und dem großen Bedarf an Nahrungsmitteln und Rohstoffen müssen auch die weiträumigen fruchtbaren Gebiete Afrikas immer mehr in Betracht gezogen werden. In den höher gelegenen Teilen des tropischen Afrika kann die Landwirtschaft auch mit zahlreicheren einheimischen Arbeitskräften rechnen, die in Südamerika fehlen. Afrikas Ausfuhr an Baumwolle, an anderen Gespinnststoffen kann leicht gesteigert werden; gerade in diesen Erzeugnissen trachteten die europäischen Staaten, durch vermehrten Anbau in Afrika sich von den Märkten in Amerika und Asien freizumachen. Bei Kakao, Palmöl, Erdnuß steht die afrikanische Erzeugung den anderen voran. Mit Fett und Fleisch könnten die Weidegebiete in den hochgelegenen tropischen Gebieten und in den Steppenländern, wo der Viehzucht durch die Tsetsefliege keine Gefahr droht, ebenso die großen Siedlungsgebiete Europas versorgen, wie jetzt die Ausfuhr Südamerikas. Die tropischen Wälder Afrikas, deren Wert sich heute noch gar nicht schätzen läßt, werden auch bald für die Nutz- und Bauholzlieferung herangezogen werden müssen. Dies sind die Momente in der Landesnatur, die die Ausgestaltung des Eisenbahnwesens dringend fordern. Damit wird Betätigung für europäisches Kapital und europäische Industrie geschaffen, europäische Techniker und andere Kräfte finden lohnende Beschäftigung, die auch wieder dem Heimatlande zugute kommt. Wenn sich die Einnahme der Bevölkerung Afrikas hebt, wird ihre Lebenshaltung anspruchsvoller werden und zu ihrer Befriedigung werden europäische Waren in stärkerem Maße eingeführt werden müssen. Die Aufteilung Afrikas unter die europäischen Mächte hat ja schon in den letzten Friedensjahren nicht unbedeutliche Bahnnetze entstehen lassen, die während des Krieges manchen Zuwachs erfahren haben.

Die Lage Afrikas auf der Erde und zu den heute immer stärker frequentierten Verkehrswegen verlangt dringend eine Berücksichtigung bei der Ausgestaltung des Bahnnetzes. Eine Eisenbahn im Nordwesten des Erdteiles nach der Guinea-küste könnte den Eilverkehr von Europa nach Südamerika

an sich ziehen, da die Schifffahrt damit auf die kürzeste Strecke beschränkt bliebe. Überlandbahnen von der Ostküste zur Westküste bringen den Osten der Alten Welt Südamerika näher. Die gewaltige Strecke der geplanten Nord-südverbindung, die Bahn von Kairo nach Kapstadt, findet jetzt schon Anschluß an die vorderasiatischen Bahnen über El Kantara und die Sinaihalbinsel. Für den Personenverkehr hat die Kap-Kairo-Bahn für den nahen Orient mehr Bedeutung wie für Westeuropa, da ihre Achse zu weit östlich liegt und daher Kapstadt gegenüber der Eilschifffahrt von England aus mittels der Bahn kaum in wesentlich kürzerer Zeit zu erreichen sein wird. Zeitersparnis könnte da wohl eine vom Norden aus westlicher fahrende Bahn zum Kongo bringen.

Bei Kriegsbeginn konnte Afrika etwa 47.000 km Eisenbahnlinien ausweisen, eine Länge, die derjenigen des Eisenbahnnetzes der damaligen österreichisch-ungarischen Monarchie gleichkam. 1914 waren beiläufig 2700 km im Bau begriffen und für 14.000 km lagen Projekte vor, die bereits beschlossen und von den maßgebenden Parlamenten bestätigte oder schon konzessionierte Strecken betrafen. Der größte Teil der bestehenden Bahnen ist in der Spurweite von 1·067 m angelegt, so die Bahnlinien in der Südafrikanischen Union, in Rhodesia, Nigeria, an der Goldküste, im britischen Sudan u. a. O. Die 1·067 m Spurweite schließt damit fast acht Zehntel der gesamten Eisenbahnen Afrikas in sich. Weitspurige Trassen haben etwa 5000 km des Eisenbahnnetzes (Algier, Tunis, Ägypten). Die Linie Oran—Colomb-Béchar hat 1·055 m Spurweite; Linien mit 1 m und geringerer Spurweite finden sich in Uganda, Westafrika, Abessinien, auf Madagaskar und Réunion, im deutschen, belgischen und portugiesischen Gebiet; die italienischen Linien zeigen 0·95 m Spurweite. Die Spurweiten wechseln innerhalb mancher Kolonialgebiete mehrmals, was später den Verkehr sehr erschweren wird. Die mittlere erzielte Geschwindigkeit ist meist gering, je nach der Strecke 20—40 km in der Stunde. Die vielfach gewundenen und durch stark bewegtes Terrain verlaufenden südafrikanischen Eisenbahnen, auf welchen schwere Züge mit mächtigen Maschinen verkehren, gestatten nur eine Schnellzugsgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde.

Ägypten besitzt normalspurige Eisenbahnen (1·44 m Spurweite) in einer Länge von 2851 km eingleisiger Strecke und 645 km doppelgleisiger Strecke, welche mit Ausnahme von 13 km zweigleisige Trasse zwischen Alexandrien und



dem Vororte Ramleh, die einem englischen Privatunternehmen gehören, und 30 km Tramways beziehungsweise Untergrundbahn in Kairo Eigentum des Staates sind. Eine frühere Privatlinie von Luksor nach Assuan und Schellal von 223·5 km Länge mit 1·07 m Spurweite ging gleichfalls in den Besitz

des Staates über und ebenso 71 km der 180 km langen Bahnlinie Mariut—Mersa Matruh nach Tripolitanien (mit 1 m Spurweite), während 109 km von der Privateisenbahngesellschaft von Unterägypten betrieben werden. Das Eisenbahnnetz im Gebiete des Nildeltas und des Suezkanals umfaßt die Linien: Alexandria—Mariut—Mersa-Matruh—Ghukah (200 km), Alexandria—Rosette (71 km), Alexandria—Tanta—Kairo (195 km), Tanta—Presa—Zifta (101 km), Tanta—Damiette (106 km), Kar-el-Scheich—Belyas (74 km), Talia—Kr. Saqr (45 km), Benha—Salihijeh (86 km), Sagasig—Oaljub (70 km), Sagasig—Ismailieh (79 km), Port Said—Ismailieh—Suez (155 km), Ismailieh—El Kantara, Kairo—Heluan (25 km).

Die von Kairo den Nil aufwärts führende Bahnlinie bis Schellal oberhalb Assuan, d. i. bis zum ersten Nilkatarakt, hat eine Länge von 1510 km. Von dieser Strecke ausgehend, bestehen zwei Abzweigungen, nämlich von Wasta nach Medinet (Fayum, 60 km) und von Farshut nach El-Chargeh (195 km). Die Länge des ägyptischen Eisenbahnnetzes wird 1917 mit 4694 km angegeben — das algerisch-tunesische Eisenbahnnetz mit rund 8600 km —, aber bei Betrachtung der Zahlen muß hervorgehoben werden, daß die Bevölkerung in Ägypten auf einem verhältnismäßig kleinen Gebiete zusammengedrängt ist. Es würde somit ein vollständig verzerrtes Bild der tatsächlich bestehenden Dichte des Eisenbahnnetzes in Ägypten entstehen, wollte man die Länge desselben auf die Gesamtfläche des Landes beziehen. Nur auf die Kulturfläche bezogen ist die Dichte der ägyptischen Schienenwege eine sehr große, nämlich 12 km auf 100 km², was mitteleuropäischen Verhältnissen entspricht. Seit November 1915 werden die ägyptischen Staatsbahnen ausschließlich von britischen Genieoffizieren geleitet. Im Interesse der besseren Verteidigungsfähigkeit der Engländer am Suezkanal wurde während des Krieges die 79 km lange Bahnlinie Sagasig—Ismailieh, die einzige Zufuhrbahn zum Suezkanal vom Westen her, mit einem zweiten Geleise ausgestattet und über eine Drehbrücke bei El Kantara der Anschluß durch die Halbinsel Sinai an das syrische Eisenbahnnetz hergestellt.

Die Frachtenbeförderung vollzieht sich auch heute noch hauptsächlich auf dem Nil und auf den größten Kanälen,

der Personenverkehr bevorzugt die Eisenbahnlinien; wohl müssen mit Rücksicht auf die Nilschiffahrt die Eisenbahntarife niedrig gehalten werden, aber trotzdem werfen die ägyptischen Eisenbahnen, wie überhaupt die Bahnen Afrikas, gute Erträgnisse ab.

Ägyptischer Sudan. In Philae oberhalb Schellal, dem gegenwärtigen Endpunkt der ägyptischen Eisenbahn den Nil aufwärts, tritt eine Unterbrechung des Schienenweges gegen den Sudan hin ein, die erst beim zweiten Katarakt in Wadi Halfa als Ausgangspunkt der wichtigsten Bahnlinie des ägyptischen Sudan endet. Diese Unterbrechung zwischen dem ägyptischen und den sudanesischen Eisenbahnverkehrsweg fällt in das Gebiet der größten Trockenheit unter dem Wendekreis des Krebses, den unwirtlichsten Teil der Nubischen Wüste. Sie würde, wäre nicht der Nil das Bindeglied zwischen Nord und Süd, eine unüberschreitbare Barre für das Vordringen der Zivilisation gebildet haben. Aber den Briten ist es gar nicht so sehr darum zu tun gewesen, dieses Hindernis zu beseitigen, ja man hat mit Absicht die Eisenbahnlinie zwischen Schellal und Wadi Halfa unterbrochen, damit der Sudan nicht gegen Ägypten hin gravitiere. General Wolseley hatte eine 0·75 m spurige Eisenbahn gebaut, welche den zweiten Katarakt überschritt, von Wadi Halfa über Kerma gegen Dongola führte. Diese sehr schnell erbaute und nur schlecht funktionierende Bahnlinie wurde von den Engländern bald wieder aufgelassen, dafür aber die Trasse zwischen Abu-Hammed und Kareima gegenüber Merowe gelegt, wo man auf das schiffbare Stück des Nil stößt, auf welchem man von Kareima nach Dongola und Kerma gelangen kann. Diese Maßnahme orientiert das fruchtbare Gebiet von Dongola gegen Khartum hin und zum Roten Meere, und wendet es vollständig von Ägypten ab. Die Hauptlinie führt somit von Wadi Halfa über Abu Hammed und Atbara nach Khartum; sie erreicht eine Länge von 925 km. Ihre Spurweite ist 1·07 m und wird auch in der Fortsetzung der Hauptlinie über Sennaar nach El-Obeid beibehalten. Die Strecke Khartum—Sennaar mißt 241 km, von hier bis El Obeid 400 km. Der schwierigste Teil dieses Bahnbaues war die Querung der Wüste zwischen Wadi Halfa und Abu Hammed,

welche den Bogen von Dongola abschneidet. Die Weiterführung der Bahntrasse oberhalb Khartum auf dem linken Ufer des Blauen Nil bis Sennaar findet darin ihre Begründung, daß sie dem Verkehr der Handelsstädte Wad Medani und Sennaar wie auch der Ebene von Gezira bis zur Brücke von Kosti am Weißen Nil dienen kann. Ab Sennaar verläßt die Bahnlinie ihre bisherige Richtung und wendet sich rechtwinkelig gegen El-Obeid, der Hauptstadt von Kordofan, welcher als Zentrum eines sehr ausgedehnten Handels mit Gummiarabikum größere Bedeutung als selbst Senegambien in demselben Handelsartikel zukommt. Dieser Gummi bildet heute den wichtigsten Ausfuhrhandelsartikel des Sudan. Die Fortsetzung dieser Linie von El-Obeid zu den Kupferlagerstätten von El-Nahud ist bereits beschlossen, doch dürfte sie zweifellos bis El-Facher, dem Hauptorte des Dar-Fur, bereits in der Nachbarschaft des Tschadsees gelegen, weitergeführt werden. Diese Linie verfolgt neben der Förderung des bestehenden Gummihandels aber auch — und vielleicht in erster Linie — politische Zwecke, setzt sie doch dem wirtschaftlichen Vordringen Frankreichs vom Wadai aus gegen Dar-Fur hin eine Grenze, denn was auch Frankreich am Tschadsee unternehmen mag, so ist es in wirtschaftlicher Hinsicht immer in engster Abhängigkeit von England, ob es nun die Richtung zum Nil oder zum Niger einschlägt. Es bleibt noch der Weg über Kamerun oder zum Kongo beziehungsweise Ubangi, der aber zur Lösung der Bahnfrage infolge seiner Länge und der damit verbundenen Kostspieligkeit nicht in Betracht kommen kann. Die Bahnlinie Port Sudan—Atbara—Khartum des ostsudanesischen Schienenweges (788 km) verfolgt wohl in erster Linie den Zweck, die Schiffahrtsstrecken des Oberen Nil in engere Beziehung zum Roten Meere zu bringen. Ihre Fortsetzung einerseits über Sennaar nach El-Obeid und andererseits den Blauen Nil aufwärts bis Roseires dienen aber neben den von der Hauptstadt des Sudan ausgehenden regelmäßigen Schiffsverbindungen des oberen Nilgebietes zur Erschließung des Wasserverkehrs mit den betreffenden Stromländern. Während des Krieges erfolgte auch die Verknüpfung der von Khartum den Blauen Nil aufwärts folgenden und der abessi-

nischen Grenze zustrebenden Bahn mit der Stammbahn des Sudan, die von Wadi-Halfa nach Khartum führt, welche Strecken bisher durch den Strom getrennt waren, da letztere in Malfaya, einem Vorort von Khartum endete. Jetzt wurde durch Errichtung einer 559 m langen und 11 m breiten Brücke über den Blauen Nil (für Bahn-, Wagen- und Fußgängerverkehr) die Verbindung zwischen den beiden Bahnlinien hergestellt. Die Eisenbahnlinien des ägyptischen Sudan erreichten 1917 insgesamt eine Länge von 2400 km.

(Fortsetzung folgt.)

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1919

Band/Volume: [62](#)

Autor(en)/Author(s): Leiter Hermann

Artikel/Article: [Die Eisenbahnen Afrikas. 414-421](#)