

Die Eisenbahnen Afrikas.

Von Dr. Hermann Leiter.

(Schluß).

Abessinien. In Abessinien rivalisieren die Interessen der Engländer mit jenen der Franzosen und der Italiener, die alle darin gipfeln, sich einen Zugang in das Landesinnere zu sichern und so das Land wirtschaftlich zu erobern. — So erreicht die von Khartum den Blauen Nil aufwärts führende englische Trasse bereits Roseires und nähert sich der Abessinischen Grenze. Eine italienische Bahnlinie steigt von Massaua bis Asmara und Keren am Mareb hinan und soll bis Agordat fortgeführt werden. In Erythrea haben die Italiener bereits 120 km Bahnlinien im Betrieb, 220 km im Bau. Die von den Franzosen erbaute Bahnlinie (784 km) Djibouti—Diré-Daoua unweit Harrar wurde 1915 durch Weiterführung bis Addis Abeba vorläufig beendet. Später wird man wohl auch daran gehen, von Addis Abeba einen Anschluß zum Nil zu schaffen.

Britisch-Ostafrika-Uganda besitzt nur eine einzige Bahnlinie nach dem Landinneren. Von der Stadt Mombasa auf der gleichnamigen Insel ausgehend, überschreitet sie den Meeresarm und führt auf dem Kontinente über Nairobi, der Hauptstadt von Britisch-Ostafrika, die Rift Valley überschreitend, nach Port Florence am Victoriasee. Sie erreicht bei Mau mit 2550 m Seehöhe ihre größte Höhe. — In Jinja beginnt die Busogabahn, welche den Jinjafall und die Stromschnellen des Nil umgeht, bis zu einem Na masagali genannten Punkte. Von hier geht Schiffahrtsdienst über den Kiogasee bis Masindi. Von Masindi bis zur Einmündung des Nil in den Albert-Njansa und von Entebbe (am Victoria-Njansa) nach Butiaba (am Albert-Njansa) führen gute, auch für den Automobilverkehr geeignete Straßen. Die Gesamtlänge der Ugandabahn beträgt 942 km. Während des Krieges er-

bauten die Engländer eine strategische Bahn von Voi an der Ugandabahn ins Kilima-Ndscharo Gebiet und weiter bis an die Usambarabahn in Deutsch-Ostafrika, welche von dem Hafenplatze Tanga durch das Flußtal des Pangani gegen Neu-Moschi am Fuße des Kilima-Ndscharo führt. Diese 352 km lange Linie soll noch bis Aroucha (86 km) ausgebaut werden. Die Hauptlinie Deutsch-Ostafrikas ist die Trasse Daressalam—Tabora—Muanza. Die Bahn verbindet Daressalam mit Kigoma am Tanganjikasee und berührt in ihrem Verlaufe Mrogoro, Kilimatinde und Tabora. Sie hat 1 m Spurweite und eine Erstreckung von 1270 km. Die Trasse überschreitet den Malagarazi, den Hauptzufluß des Tanganjikasees, folglich einen der Quellflüsse des Kongo, nachdem die Lukuga, ein mächtiger Nebenfluß des Kongo, ein Abfluß des Tanganjikasees ist. Die Bahn endet im Hafen von Kigoma, etwas nördlich von Oudjidji, wo Livingston von Stanley aufgefunden wurde. Am Tanganjikasee bestand bereits ein deutscher Dampferdienst. Da die Lobitobai-Eisenbahngesellschaft deutschem Kapital eine starke Beteiligung an ihren Eisenbahnprojekten zugestanden hat, erhält, wie unten ausgeführt wird, die Bahnlinie Daressalam—Kigoma durch westliche Anschlüsse eine weitgehende Förderung. Der Zusammenschluß dieser Linien erfolgt durch die belgische Lukugatalbahn im Belgischen Kongostaate, die eine Brücke zwischen dem schiffbaren Oberlauf des Kongo und dem Tanganjikasee bildet. Die Endpunkte der 272 km langen Strecke sind Kongolo am Kongo und Albertville am Tanganjikasee. Die Bahnlinie wurde bereits während des Weltkrieges beendet, so daß man nun teils unter Benutzung der Eisenbahn, teils der Schifffahrtswege von Daressalam quer durch Afrika nach Banana gelangen kann. Ein zweiter derartiger Afrika von Ost nach West querender Verkehrsweg, und zwar von Beira nach Banana, erstand kürzlich, als die Kap-Kairo-Bahn Bukama erreichte und damit eine fortlaufende Verbindung nicht nur vom Osten nach dem Westen Afrikas, sondern auch zwischen Kapstadt und der Kongomündung geschaffen wurde, ein Ereignis von politischer, aber besonders auch von großer kommerzieller Bedeutung für die Zukunft.

Die Gesamtlänge der Eisenbahnlinien, welche in Deutsch-Ostafrika Ende 1913 1435 km erreichte, hat somit durch die von den Engländern errichtete Anschlußbahn an die Usambarabahn eine wenn auch bescheidene Verlängerung erfahren.

Mozambique besitzt keine Eisenbahnlinien von größerer Bedeutung. Kleine portugiesische Eisenbahnen haben ihren Ausgangspunkt in Quelimane und Chinde, letzteres heute der Zufahrtshafen zum Sambesi und für die Schifffahrt den Strom aufwärts bis zu den Stromschnellen von Quebra-Bassa oder Cabora-Bassa, welche derselben oberhalb Tete ein Ziel setzen. Ebenso wird der Shire, einer der großen Zuflüsse des Sambesi und Abfluß des Njassasees, bis Port Herald, ja zu gewissen Zeiten selbst bis Chiromo aufwärts befahren. Von Port Herald führt dann eine Eisenbahnlinie mit 1·067 m Spurweite nach Blantyre, dem Hauptorte des Njassalandes (Britisch-Zentralafrika), das den Portugiesen durch die Engländer auf dem Wege diplomatischer Pression auf die portugiesische Regierung entrissen wurde, um England einen kürzeren Zugang vom Indischen Ozean nach Katanga zu sichern. Aber nur der kurzen Strecke von Port Herald nach Chiromo allein fällt die Aufgabe der Verbindung zweier Schifffahrtsstrecken zu. Die Engländer nahmen daher auch den Ausbau der Bahn von Port Herald den Shire entlang gegen Kaïa am Sambesi in Angriff. Nach einem bereits zwischen der portugiesischen und der britischen Regierung getroffenen Übereinkommen wird die Bahntrasse den Sambesi bei Kaïa überschreiten und in Beira ihr Ende finden. Nach Durchführung dieses ersten Anschlusses wird die Linie Beira—Kaïa—Blantyre nach Fort Johnston im Süden des Njassasees vorgeschoben und an eine Verbindung des Hafens Karouga im Norden dieses Sees mit dem im Süden des Tanganjikasees gelegenen Hafen Kituta geschritten werden. Dieser gemischte Verkehrsweg wird 1250 km Schienen- und 560 km Schifffahrtsweg darstellen und erfordert zwei Umladungen. Wenn man die Entfernung Kitutas vom Herzen Katangas in Betracht zieht, muß dieser Verkehrsweg freilich hinter demjenigen von Daressalam nach Kigoma (1270 km Länge), ja selbst hinter der 1960 km langen Linie von der

Lobitobai nach Kambove etwas zurückstehen, doch ist diese Verkehrslinie trotzdem ein Erfordernis für die Erschließung der sehr fruchtbaren britischen Kolonie Njassaland und der portugiesischen Kolonie Mozambique. Im künftigen Wettbewerb mit den anderen transversal durch den afrikanischen Kontinent verlaufenden Eisenbahnlinien von der Lobitobai beziehungsweise von Daressalam nach Katanga dürfte der Linie Beïra—Broken-Hill (über Fort-Salisbury und Eldorado), welche den Sambesi oberhalb der Einmündung des Kafue überschreiten wird, mehr Erfolg beschieden sein. Ihre Trasse würde die Entfernung Beïra—Kambove auf 1820 km Länge kürzen und fände im Herzen Katangas ihr Ende, während der Weg über Kigoma eine Querung des Tanganjika und die Benutzung verschiedener anderer Wege, verbunden mit mehrmaliger Verladung, erfordert. Die zu erbauende Strecke zwischen den Stationen Sinoïa und Kafue betrüge 322 km und erforderte die Errichtung einer großen Eisenbahnbrücke über den Sambesi.

Die Linie Beïra—Umtali wird noch bei Rhodesia erwähnt. Jene von Lourenço Marques nach Ressano-Garcia und nach Swaziland endet in 8 km Entfernung von dieser Grenze. Ursprünglich war deren Anschluß an die Bahnlinien im Transvaal bei Breyten geplant, wodurch die Entfernung Johannesburg—Lourenço Marques, bei gleichzeitiger Vermeidung der 5 km langen Zahnradbahnstrecke Waterval—Boven, eine Kürzung um 100 km erfahren hätte. Infolge lokaler Veränderungen konnte wohl die Zahnradbahnstrecke unter Beibehaltung des größten Teiles der alten Trasse aufgegeben werden, aber die Aussichten auf eine künftige Fortsetzung der Bahnlinie auf das Territorium der Südafrikanischen Union sind nur noch gering.

Ein bald nach den Forschungsreisen Capello's und Iven's von der portugiesischen Regierung gefaßter Plan, ihren großen west- und ostafrikanischen Besitz Angola und Mozambique durch eine transafrikanische Bahn miteinander zu verbinden, welche von San Paolo de Loanda nach Beïra oder zur Sambesimündung führen sollte, wurde von der britischen Kolonialpolitik durchkreuzt, indem England unter Cecil Rhodes Einfluß durch sein Vordringen in Njassa-

land und in Rhodesia eigenen Kolonialbesitz trennend zwischen den portugiesischen einschob. Kaum begründet, erhielt die Kolonie Rhodesia von Cecil Rhodes, der Seele der damals ins Leben getretenen British South Africa Company, zwei Eisenbahnlinien, die einander entgegenstreben: Die Linie Kapstadt—Kimberley wurde erst bis Vryburg, dann bis Mafeking und schließlich bis Bulawayo, Gwelo und Fort-Salisbury fortgesetzt und anderseits wurde eine bestehende Bahnlinie (mit 0·75 m Spurweite) zur Verbindung der Goldgruben des Manicalandes über Fontesvilla nach Beira in eine Linie mit 1·067 m Spurweite umgebaut und über Umtali hinaus bis Fort-Salisbury der administrativen Hauptstadt von Rhodesia fortgesetzt. Die Trasse Beira—Bulawayo, welche eine große Kurve beschreibt, soll durch die direkte Verbindung von Fort-Salisbury und Eldorado mit der Station Kafue eine beträchtliche Kürzung erfahren. Zuerst von der Kapeisenbahngesellschaft betrieben, wurden später die Rhodesischen Bahnlinien jenseits Mafeking von der Rhodesia-Eisenbahngesellschaft, einem Zweigunternehmen der British South Afrika Cy. übernommen, welche auch die Kap-Kairo-Eisenbahn baut, zumindest bis zum belgischen Kongostaat. Von Bulawayo schreitet die Trasse in nordwestlicher Richtung bis Wankie (große Kohlenlager für den Bahnbetrieb abgebaut) fort und wendet sich dann den Victoriafällen zu, erreicht Kalomo, Broken-Hill, Elisabethville, Kambove und in jüngster Zeit Bukama, wo sie an den Kongo herantritt. Die von Lourenço Marques und Beira ins Innere führenden Schienenwege sind Durchgangsstrecken, während alle anderen hochafrikanischen Linien, auch die (nach Vollendung auf rund 2100 km anzusetzende) Angolabahn Erschließungsbahnen sind.

Die weitaus größten Fortschritte in der Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes während der beiden letzten Dezennien zeigt aber das Gebiet des außertropischen Südafrika. Nach Dove¹⁾ betrug die Länge aller Linien südlich des Sambesi Ende 1912, bei Ausschluß des nordrhodesischen Teiles der Kap-Kairo-Bahn und der in Mozambique gelegenen Strecken,

¹⁾ Wirtschaftsgeographie von Afrika, S. 224. Jena 1917.

17.400 km. Dies ergibt eine annähernde Dichte des Eisenbahnnetzes von 5·4 km auf 1000 km², somit etwa dieselbe Dichte wie (im selben Zeitraum) in Algerien und Tunis. Das südafrikanische Eisenbahnnetz nahm nahezu 40% der Länge aller afrikanischen Eisenbahnen für sich in Anspruch. Weitaus die meisten der südafrikanischen Eisenbahnen verdanken nur den Gold- und Diamantenvorkommen ihre Entstehung, während nicht eine einzige bedeutendere Eisenbahnlinie nur oder vorwiegend aus landwirtschaftlichen Erfordernissen erbaut wurde, trotzdem gerade diese Gebiete ihrer Natur nach für landwirtschaftliche Tätigkeit bestimmt sind. Immer und immer wieder zeigt sich bei den verschiedenen Eisenbahnunternehmungen das Bestreben, Diamantfelder oder Goldgebiete auf dem kürzesten Wege zu erreichen und die Bodenschätze zu erschließen. Darum haben hier auch die Bahnen nicht die alten Verkehrsmittel, die Ochsenwagen und die Pferde- und Maultierkarren verdrängt, sondern nur ihre Bedeutung für den Waren- und Personenverkehr etwas verschoben, da dieselben heute noch dem Lokalverkehr im weiteren Sinne von großer Wichtigkeit sind. Die von den Bahnen bloß berührten Landschaften werden von diesen erst erschlossen, das Fahrzeug der Zukunft ist hier aber das Automobil, dem das offene, vorwiegend ebene Gelände sehr zu-statten kommt. Der von Kapstadt nach Nordwesten strebenden Bahnlinie (Kapstadt—Kimberley—Vryburg—Mafeking—Bulawayo—Gwelo—Salisbury—Massikessi beziehungsweise Livingstone—Kalomo—Elisabethville—Kambove—Bukama) folgte die von Port Elizabeth nach Norden ziehende Linie (Port Elizabeth—Bloemfontein—Johannesburg—Pretoria) und die noch bessere von Port Natal (Port Natal—Pietermaritzburg—Pretoria) in Nordwestrichtung nach Pretoria und damit entwickelte sich die Bedeutung der Delagoabai als Ausgangspunkt des Durchgangsverkehrs bis nach Südrhodesia, dessen nun erschlossene Bodenschätze die Fortsetzung des südafrikanischen Hauptstranges dahin begründen.

Die Kap-Kairo-Linie, die in der Südafrikanischen Union die bereits erwähnte Strecke Kapstadt—Kimberley—Vryburg umfaßt, jenseits welcher Stadt sie den Boden der Union verläßt, besitzt in De Aar, unweit Kimberley, einen sehr

wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, der nicht nur die Verbindung mit der zweiten Hauptstrecke Port Elizabeth—Pretoria über Naauwport herstellt, sondern auch Ausgangspunkt der Zweiglinie nach Prieska in unmittelbarer Nähe des Oranjerflusses ist, welcher über Kakamas hin dem Eisenbahnnetze Deutsch-Südwestafrikas, das sich in der Station Kalkfontein ebenfalls dem Oranje näherte, sozusagen die Hand entgegenstreckte. Hatten die Engländer bis zum Ausbruch des Weltkrieges den Anschluß des deutsch-südwestafrikanischen Kolonialbahnnetzes an das Eisenbahnnetz der Südafrikanischen Union stets hinauszuschieben gewußt, so änderte der Plan der Eroberung des deutschen Kolonialbesitzes ihre bisher verfolgte Taktik, indem nun die Verbindung durch Ausbau der Linie Kalkfontein—Upington—Prieska hergestellt wurde, wodurch eine durchlaufende Linie Kapstadt—Windhuk—Walfischbai entstanden ist, die von der Eisenbahnverwaltung Britisch-Südafrikas übernommen wurde. In der Kapkolonie bestehen noch verschiedene Bahnlinien mit 0·60 m Spurweite, so die von Kalabas-Kraal nach Hopfield, die durchaus den landwirtschaftlichen Bedürfnissen, denen sie dienen, angepaßt sind. Im einstigen Transvaal schloß sich die Trasse Pretoria—Lourenço Marques an die von Lourenço Marques nach Ressano-Garcia verlaufende (1·067 m Spurweite) Linie an, welche später bis Pretoria und Johannesburg fortgesetzt wurde und in der erwähnten britischen Trasse Johannesburg—Bloemfontein—Naauwport—De Aar an die Kap-Kairo-Bahn Anschluß erhält. Das Streben, das Eisenbahnnetz der Südafrikanischen Union möglichst einheitlich zu gestalten, führte zur Kürzung einzelner Strecken, so von Kimberley nach Johannesburg längs des Vaal, von Mafeking nach Johannesburg über Zeerust. Die Linie Breyten—Swaziland aber wurde aufgelassen und zur Vermeidung der Zahnradbahnstrecke bei Waterval hat man die Linie Waterval—Boven umgebaut. Eine Küstenbahn vom Kap über Port-Elizabeth und East-London nach Durban ist in Bau begriffen, schreitet aber infolge der sich bietenden technischen Schwierigkeiten nur langsam vor. Die Transversalbahn hat in Messina die Ufer des Limpopo erreicht, und zwar unweit der Station West-Nicholson des rhodesischen Bahnstranges.

Die Verbindung dieser zwei Punkte würde Johannesburg und Pretoria einander um mehr als 300 km näher bringen. Mit Ausnahme einiger schmalspurigen Bahnen zeigt das Eisenbahnnetz der Südafrikanischen Union die einheitliche 1·067 m-Spur. Meist durch sehr bewegtes Terrain verlaufend, gestatten die Bahnen hier nur eine äußerst geringe Schnellzugsgeschwindigkeit, die meist unter 20 km in der Stunde bleibt. Trotzdem ist die Zahl der innerhalb der Union Reisenden in stetem Wachstum begriffen. 1911 erreichte sie mehr als 37 Millionen, eine recht beträchtliche Ziffer, wenn man bedenkt, daß im Personenverkehr Eingeborene nur wenig, in manchen Gebieten gar nicht in Betracht kommen. Der Güterverkehr betrug im selben Jahre 11·52 Millionen Tonnen. Besonders groß waren die Viehtransporte, die an Großvieh (einschließlich der Strauße) die Ziffer von 453.000 und an Kleinvieh von fast 3 Millionen Stück erreichten. In Deutsch-Südwestafrika wurde die erste Eisenbahnlinie von Swakopmund über Jakalswater nach Windhuk in 0·60 m Spurweite erbaut. Ihr folgte eine Linie derselben Spurweite von Swakopmund nach Otawi-Tsumeb, welche von einer englischen Gesellschaft, der Besitzerin der Bergbaukonzession für den Abbau der Kupfererze in Tsumeb zu deren Förderung errichtet wurde. — Später wurde die Spurweite der Trasse Karibib—Windhuk auf 1·067 m erhöht und Linien gleicher Spurweite (1·067 m) zwischen Windhuk und Keetsmanshoop einerseits und zwischen Lüderitzbucht und Keetsmanshoop anderseits errichtet. Letztere erhielt eine Abzweigung von Seeheim nach Kalkfontein, die bis Kakamas in der Nähe des Oranjefflusses weitergeführt werden sollte, um Anschluß an die Bahnen der Südafrikanischen Union (in Prieska) zu erlangen, ein Plan, der wie bereits erwähnt, von den Engländern während des Krieges durchgeführt wurde. Die Linie Swakopmund—Tsumeb ging später in den Besitz des Staates über, der dann eine Verbindung Karibib—Onguali durchführte, so daß der Handelsverkehr von Windhuk auf der Linie Karibib—Onguali—Usakos—Swakopmund geht, während die alte Linie Swakopmund—Jakalswater—Karibib nur mehr wenig benützt wird. Geplant waren der Umbau der Linie Swakopmund—Karibib auf die 1·067 m Spurweite,

wie sie bereits auf der Strecke Karibib—Windhuk besteht, und die Errichtung einer neuen Trasse im Owamboland nach der Grenze der portugiesischen Kolonie Angola. Die kilometrische Entwicklung der Eisenbahnen erreichte 1915 in Deutsch-Südwestafrika rund 2165 km, davon 1262 km mit 1·067 m Spurweite und 903 km mit 0·60 m Spurweite, alles Staatsbahnen, die nun wohl England zufallen.

Angola besitzt im Süden eine Staatseisenbahnlinie mit 0·60 m Spurweite, die den Militärposten Huilla im Landinnern mit dem Hafen Mossamedes verbindet und der Approvisionnement der Truppen dient. Wichtiger ist die Nordlinie von San Paolo de Loanda nach Malange, deren erste Etappe Ambaku-Lucalla (von San Paolo aus 364 km landeinwärts) von einer Privatgesellschaft erbaut und in Betrieb genommen wurde, während die weiteren 140 km von Lucalla nach Malange Staatsbahn sind. Die geplante Fortsetzung der Linie bis Kassange am Kwango kam nicht mehr zur Durchführung, aber vielleicht erfolgt später eine Verknüpfung dieser Linie mit einer der Kongobahnlinien oder mit der Lobitobaibahn. Von Portugal als „Caminhos de ferro através de Africa“ bezeichnet, war diese Linie bloß als Teil einer großen transafrikanischen, die Uferlandschaften des Atlantischen Ozeans mit denen des Indischen Ozeans verbindenden Bahntrasse gedacht, die den portugiesischen Kolonialbesitz im Westen und im Osten Afrikas verbinden sollte, ein Plan, der, wie bereits erwähnt, von den Engländern zerstört wurde. Die Hauptverkehrslinie Angolas ist aber die Lobitobailinie, deren Baukonzession 1902 einer englischen Gesellschaft, einer Tochtergesellschaft der „Tanganyika concessions Cy.“ erteilt wurde. Von der Lobitobai ausgehend, dringt sie, nachdem ein Seitenarm Benguella in Catumbella an die Hauptlinie angeschlossen hat, nach dem Landinnern vor und ersteigt die Plateauhänge zwischen San Pedro und Monte Sahaia mittels einer Zahnradbahn, führt dann über Cubal, Huambo und Chinguar (520 km von Lobitobai). Bis Dilolo, d. i. bis an die Grenze des belgischen Kongostaates, bleiben somit noch rund 754 km durchzuführen. Deren Fortsetzung auf belgischem Boden ist in Händen der „Compagnie belge du chemin de fer du Bas-Congo“, wird aber von derselben Baufirma wie der portugiesische

Anteil durchgeführt werden. Es ist dies die Strecke Dilolo—Ruve (Goldgruben)—Kambove (wichtiges Bergbauzentrum), die beiläufig 686 km messen wird. Die Gesamtlänge der Lobitobaibahn dürfte, eine gewisse Unsicherheit der Schätzung der Entfernung Lobitobai—Kambove auf annähernd 100 km in Betracht ziehend, etwa 1916 km betragen, somit annähernd dieselbe Länge wie die Strecke Daressalam—Kambove erreichen. Es wurde bereits gesagt, daß bei diesem Bahnbau deutschem Kapital eine gleich große Beteiligung wie britischem und portugiesischem Kapital zusammen zugestanden worden war (75 Millionen Kronen), mit welcher Summe die schon bestehende Trasse bis Dilolo weitergeführt werden könnte, es verbliebe dann noch die belgische Strecke Dilolo—Bukama, dem gegenwärtigen Endpunkt der Kap-Kairo-Bahn.

Belgischer Kongo. Die Eisenbahnen des belgischen Kongostaates stehen in innigstem Zusammenhange mit dem Kongo und seinen Nebenflüssen und haben vor allem die Aufgabe, durch Verbindung der schiffbaren Stromstrecken untereinander die Wirkung der Unterbrechung der Flußschifffahrt aufzuheben. Diese Umgehungsbahnen am Kongo sind unendlich wichtig, da ja der gesamte Verkehr in diesem Stromsystem erst durch sie mit dem Meere in Verbindung gebracht wird. Die bedeutendste unter ihnen ist jene, die den Unterlauf des Kongo mit dem Mittellauf verbindet, die Strecke Matadi—Leopoldville mit einer Länge von 388 km, das sind 18—20 Stunden Fahrtdauer (in 0·75 m Spurweite). Trotz mancherlei Mißständen erreichen deren Einnahmen im Monat mehr als 1 Million Kronen, obwohl die Tarife stufenweise vermindert wurden. Da sie sich bereits als unzureichend für den riesigen Verkehr erwies, sind verschiedene Reformpläne (Umbau, Elektrifizierung u. a.) zur Ausgestaltung der Trasse aufgetaucht. Die Erbauung einer Eisenbahn im französischen Kongogebiet, die Vollendung der Linien von Daressalam und von Kabalo sowie die Inbetriebnahme der Lobitobaibahn nach Katanga werden wohl in der Zukunft den Handelsverkehr auf der Linie von Matadi Leopoldville stark einschränken, wenn auch die Verkehrsziffer immer noch eine recht beträchtliche bleiben wird. Die Umgehungsstrecke Stanleyville—Ponthierville (125 km) stellt die Ver-

bindung des mittleren mit dem oberen Hauptstrom dar; ferner die Umgehungsstrecke Kindu—Kongolo (356 km) und endlich jene von Kabalo — stromaufwärts von Kongolo gelegen — nach Albertville (Toa) am Tanganjikasee in der Nähe der Austrittsstelle der Lukuga aus dem See. Diese letztere, die sogenannte Lukugatalbahn, welche die Brücke zwischen dem schiffbaren Oberlauf des Kongo und dem Tanganjikasee bildet, wurde während des Weltkrieges vollendet und, um wenigstens ein Umladen der Waren auf verhältnismäßig kurzer Strecke zu vermeiden, von Kabalo bis Kongolo weitergeführt. Die Strecke Kongolo—Albertville erreicht eine Länge von 272 km. Eine vierte Linie, die Verbindung Kambove—Bukama, der gegenwärtige Endpunkt der Kap-Kairo-Bahn, wurde jüngst von derselben Gesellschaft, welche die Trasse Kambove—Ruve—Dilolo erbauen soll, beendet. Sie erschließt Katanga, das sie mit dem rhodesischen beziehungsweise südafrikanischen Bahnnetz verbindet (Spurweite 1·067 m). Geplant war ferner eine Bahnlinie vom unteren Kongo nach Katanga (von N'Dolo oder Thysville ausgehend über Bandundu am Kwango, Kassai, Lubefu, das rechte Ufer des Sankuru entlang bis Lusambo und endlich nach Bukama) in 1·067 m Spurweite, oder eine andere Uruabahn genannte Trasse: Lusambo—Ankoro am Lualaba—Pweto am Moerosee—Moliro am Tanganjikasee. Für einen Anschluß der belgischen Kolonialbahnen an die Kap-Kairo-Bahn war die Verbindung Stanleyville—Mahagi am Albert—Njansa (1120 km) und die von Irumu am oberen Ituri nach Lado am Nil vorgesehen. Die Mayumbabahn, eine Kleinbahn mit 0·615 m Spurweite, führt von Bona ins Hinterland.

Im französischen Kongo besteht nur die schmalspurige (0·60 m) Privatbahn von Brazzaville nach den Kupferbergwerken bei Minduli (Compagnie Minière du Congo-Français) mit 164 km Länge. So ist die französische Regierung bisher nicht über Projekte hinausgekommen, deren wichtigste, eine 583 km lange Strecke, von Pointe Noire nach Brazzaville am unteren Kongo führen soll (1 m Spur), dessen Lage als Hafenplatz weitaus günstiger ist als jene von Leopoldville. Neben dieser Linie ist eine Verbindung N'Djolé, Grenzpunkt der Schifffahrt am unteren Ogowe, mit Kandjama am Ivindo

in einer Länge von 310 km bei 1 m Spurweite geplant und endlich eine solche von 348 km Länge mit 0.60 m Spurweite zwischen Bangui am Ubangi und Fort Crampel am Gribingui, einem schiffbaren Zufluß des Schari, alle 3 als Fortsetzung schiffbarer Stromstrecken in Aussicht genommen.

Kamerun*: Die erste hier erbaute Bahntrasse, die Manengubabahn, führt von Bonaberi bei Duala, letzteres die eigentliche Handelshauptstadt der deutschen Kolonie und ein ausgezeichneter Hafensplatz, nach Ngonsamba, also in nordöstlicher Richtung gegen die Manengubaberge hin. Viel wichtiger aber ist die erst nach 1906 in Angriff genommene Bahn (1 m Spurweite) von Duala über Edea, Bijoda und Mbalmajo am N'jong, eine reine Erschließungsbahn nach dem Landinnern bis zu dem schiffbaren Teil des N'jong, der auf einer Strecke von etwa 170 km befahrbar ist. Obwohl nur 180 km lang, wies die Strecke gleich im ersten vollen Betriebsjahre auf je 1 km Betriebslänge mehr als 41.000 Personenkilometer und wenig unter 10.000 Tonnenkilometer aus. Die Gesamtlänge der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen betrug 1913 443 km.

Nigeria*: Bald nach Gründung der britischen Kolonie Nigeria wurde von deren Gouverneur Percy Girouard die Bahnlinie Bara—Kano im Sudan (in 1.067 m Spurweite) erbaut, die in der Station Minna Anschluß an die bereits bestehende Linie von Lagos her erhielt und den Niger bei Jebba überschreitet. So kann man gegenwärtig sowohl zu Schiff von Lagos bis Barra und dann mittels der Eisenbahn oder durchaus auf dem Schienenwege Kano erreichen. In der Station Zaria, nordöstlich von Minna, zweigt eine 166 km lange Seitenlinie (0.75 m Spurweite) nach Bukeru, dem Zentrum des Zinnbergbaues in Nigeria, ab, die aber noch nicht vollständig ausgebaut ist. Die nigerische Bahn nach Kano im Sudan besitzt mit ihren Abzweigungen eine Länge von 922 km und ist eine Erschließungsbahn. Der Entdeckung wertvoller Kohlenlager in der Umgebung von Udi und in dem von Benuë und Niger eingeschlossenen Landwinkel und deren Nutzung verdankt ein Bahnprojekt von Udi nach Port-Harcourt, einem Flußhafen am Bonny, seine Entstehung, dessen Trasse gleichfalls Anschluß an die Linie

Bara—Kano erhalten soll. Diese Bahnlinie würde den Niger bei Abinsi auf einer 720 km langen Eisenbahnbrücke überschreiten, in einer Spurweite von 1·067 m erbaut werden und eine Länge von 886 km erreichen. Sie stellt einen neuen Zufahrtsweg zum Tschadsee dar. Schnellzüge brauchen von Lagos nach Zaria (1001 km) rund 37 Stunden; ihre Stunden-geschwindigkeit beträgt somit 27 km. Die Länge des im Betrieb befindlichen Eisenbahnnetzes in Nigeria erreicht 1490 km. Togo: Das Eisenbahnnetz umfaßt eine Küstenlinie, welche die beiden Hafenstädte Lome und Anecho miteinander verbindet, und zwei Bahnlinien nach dem Landinnern, die eine von Lome nach Palime gegen Misahöhe, die andere von Lome nach Atakpame, insgesamt 327 km (1913). Wie sich die Bedeutung der Ortschaften unter dem Einflusse der Erschließungsbahnen ändert, sehen wir an dem Orte Palime in Togo, der wenige Jahre nach der Eröffnung der Inlandbahn zu einem Mittelpunkte des Handels von Mitteltogo wurde. Von der Goldküste führt eine Eisenbahnlinie, von der Hafenstadt Secondi ausgehend, in das Gebiet der Goldgruben nach Takwa und Kumasi (272 km). 1903 vollendet, erfuhr die Ausfuhr durch dieselbe im ersten Betriebsjahre eine Steigerung um 36%, im zweiten um rund 70% gegenüber dem Jahre der Eröffnung. Eine zweite Linie, welche der Verfrachtung der Ernte der Kakaopflanzungen dient, verbindet die Hauptstadt Akra mit Akwapim und Mangoasi (64 km) und soll ebenfalls nach Kumasi geführt werden. Die Kolonie Sierra-Leone besitzt eine Bahnlinie mit 0·75 m Spurweite von Freetown in südwestlicher Richtung über Songo, Mano, Baoma Baijma nach Kanre-Lahun, bereits jenseits der Grenze von Liberia. Für den Handelsverkehr ist diese Schmalspurbahn leider unzureichend. In Bau begriffen ist eine 143 km lange Zweiglinie in der Richtung von Tembi-Kunda nach Makene. Eine Bergbahn-Verbindung eines Sanatoriums mit Freetown hat nur lokale Bedeutung.

In Französisch-Westafrika, das 1918 2656 km Eisenbahnen in Betrieb hatte, ließen politische und kommerzielle Erfordernisse die Franzosen bereits 1882 mit dem Bahnbau von Dakar nach Saint Louis beginnen,

ginnen, der schon 1886 vollendet war. Ihm folgte die Trasse Dakar—Kayes, die heute einen Teil der Senegal-Niger-Bahn bildet. Für eine Fahrt von Dakar bis Timbuktu (Dakar—St. Louis Bahnfahrt, St. Louis—Kayes Dampferfahrt, Kayes—Kulikoro Eisenbahnfahrt, Kulikoro—Kabara (Hafen von Timbuktu wieder Dampfschiff), wurde bald nach der Eröffnung der Senegal-Niger-Bahn eine Fahrtdauer von 10 Tagen berechnet. Hier ist aber zu bemerken, daß der Senegal zu jenen Flüssen zählt, die einen stark wechselnden Wasserstand aufweisen. Er ist wohl, aber nur für die Dauer von 3½ Monaten, für große Schiffe bis Kayes befahrbar, während der Gütertransport in der restlichen Zeit des Jahres sehr erschwert, ja selbst unmöglich ist. Auch der Niger weist starke Niveauschwankungen auf, ist aber trotzdem auch in seinem Mittellaufe als Wasserstraße von großer Wichtigkeit. Von Timbuktu abwärts kann die Schifffahrt ebenfalls nur während 3 Monaten betrieben werden. Die Schiffbarkeit am Unterlaufe des Stromes erstreckt sich rund 1000 km von der Mündung landeinwärts, eine Entfernung wie von der Donaumündung bis in die Nähe Wiens (Luftlinie). Diese Wasserstraße wird nur durch einen etwa 120 km breiten Landstreifen flachen Landes von den schiffbaren Zuflüssen des Tschadsees getrennt (Garua—Logone), von denen der Logone etwa auf 800 km schiffbar ist, woraus sich neue Aussichten für künftige Verbindungsbahnen ergeben. Besonders wichtig für den Handelsverkehr ist die Bahnlinie, die von der Hafenstadt Konakry in Guinea in das Landinnere führt, bei Kouroussa den oberen Niger erreicht und bis Kankan vordringt, von wo aus über Beyla Anschluß an die von der Elfenbeinküste nach dem Landinnern vordringende Bahnlinie Abidjean—Dimbokro beziehungsweise Dimbokro—Bouaké (später Boromo) geplant ist. Bald nach ihrer Inbetriebnahme schwenkte der Ausfuhrverkehr aus Französisch-Guinea von der bisher benutzten Route über Freetown ab und wandte sich fast ausschließlich dieser Verkehrslinie zu. Unter jenen Schienenwegen, die bestimmt sind, fernliegende Binnenlandschaften durch Öffnung der Wasserstraßen zu erschließen, so im nordwestlichen Sudan, ist die obere Teilstrecke der schon erwähnten Senegal-Niger-Bahn, die von Kayes am oberen Senegal ausgehende

Bahnlinie, die wichtigste, welche den Niger bei Bammako erreicht und seinen Lauf bis zum unteren Ende der Stromschnellen, bis Kulikoro folgt. Eine Abzweigung dieser Linie soll von Bammako nach Bougouni (161 km) geleitet werden. Eine den Hafen Kotonou mit Guidah verbindende Küstenbahn in Dahomey, die dann landeinwärts über Abomey—Savé—Tschaourou an die Grenze Südnigerias führt, harrt noch des Anschlusses an den Niger.

In Marokko* gab es vor 1912 noch überhaupt keine Bahn. Die neuzeitliche Verkehrsperiode wurde hier erst durch die in diesem Jahre eröffnete Linie Casablanca—Rabat—Saleh eingeleitet, die nun über Kenitra (bei Mehediyah), Dar Bel Hamri und Meknès (in 0·60 m Spurweite) fortgeführt, 248 km Länge erreicht: die Strecke Meknès—Fez ist noch unvollendet. Mitte Juli 1915 wurde aber bereits die Strecke Moul—Taza (Tasa) fertiggestellt, wodurch die von der algerischen Grenze westwärts nach Marokko vordringende, im wesentlichen militärischen Zwecken dienende Linie (in 0·60 m Spurweite) eine Länge von 246 km erreichte und noch die Fertigstellung der Verbindung nach Fez erheischt. Die Vollendung der Teilstrecken (Meknès—Fez beziehungsweise Fez—Taza wird somit eine Durchgangslinie von Algerien (beziehungsweise Tunis) über Fez nach Casablanca, also zum Atlantischen Ozean öffnen. Die 1914 gegründete Compañia Francoespañola del Ferrocarril de Tanger à Fez hat bereits den Bau der Strecke Larasch—Alcassar in Angriff genommen. Geplant ist ferner eine Küstenbahn von Casablanca über Mogador, Agadir—Ifni und durch die spanische Kolonie Rio de Oro nach St. Louis—Dakar, durch welche Dakar mit Erfolg für Europa zum Ausgangshafen für den Überseeverkehr nach Südamerika werden könnte. Eine Abzweigung, südlich Agadir längs des Wadi Sus landeinwärts und weiter nach Colomb-Béchar würde, die marokkanische Oasenzone durchziehend, Anschluß an die Trasse Oran—Ain Sefra, beziehungsweise an die vielbesprochene Transsaharabahn schaffen, sollte diese in der Zukunft doch zur Durchführung gelangen. Die Verbindung von der Küste nach Merrakèsch ist gleichfalls noch nicht durchgeführt. Ein Nachteil der bereits bestehenden, teils noch im Bau

begriffenen Bahnlinien liegt in der gewählten 0·60 m-Spurweite, insbesondere wegen der späteren Verkehrsbeziehungen innerhalb der Gesamtlandschaft, also mit Algerien und Tunis, ist ja der Anschluß an das algerische Eisenbahnnetz über Tlemcen bereits vorgesehen.

In Algerien besteht ein ziemlich ausgedehntes Bahnnetz, das in seiner Entwicklung durch das parallele Verlaufen der Wirtschaftszonen zueinander und deren notwendige meridionale Verbindung beeinflußt wurde. Etwa ein Fünftel der algerisch-tunesischen Eisenbahnen entfällt allein auf die Eisenbahnlinie Tunis—Oran. Wohl zweigen von dieser Hauptlinie eine Anzahl Querlinien in südlicher Richtung ab, deren Bedeutung in erster Linie auf dem Bergbau beruht (Tebessa), aber nur zwei davon stellen eine Verbindung aller Wirtschaftszonen her, indem sie bis an das Grenzgebiet der Sahara vordringen. Die eine führt von Philippeville 324 km landeinwärts nach der Oase Biskra, von wo sie über Touggourt, welche Strecke bereits in Bau ist, nach Ouargla weitergeführt werden wird; die längere dagegen erreicht, von Oran ausgehend, über Arzen den Vorposten Colomb-Béchar (739 km), entspricht somit etwa der Strecke Wien—Bregenz²⁾. Sie kann als erste Teilstrecke des vielbesprochenen Projektes einer Transsaharabahn gelten, die über Igli, Ahaggar, Agadès zum Tschadsee (Barroua) und diesen östlich umgehend über den Bahr el Ghazal zum Schari und über Zenio zum Uelle und zum Kongo geführt werden würde, um in Stanleyville Anschluß an die Lukugabahn zu erreichen. Diese Trassenführung ergäbe eine durchlaufende Verkehrslinie Oran—Tschadsee, Kongo (Stanleyville) Lukugabahn—Kigoma—Daressalam beziehungsweise Stanleyville—Kongolo—Ankoro—Bukama: zur Kongomündung (Matadi), über Kambove zur Lobitobaibahn beziehungsweise zur Kap-Kairo-Bahn und nach Beira am Indischen Ozean. Das algerische Eisenbahnnetz umfaßte im Sommer 1914 4493 km im Betrieb befindliche Bahnlinien und mehr als 512 km Dampftramways. 1036 km, davon 755 km in Schmalspur, waren im Bau und 760 km, davon 246 km in Schmalspur, projektiert. Das tunesische

²⁾ Siehe Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, LXI. Jahrg., 1918, Heft 5, S. 226.

Eisenbahnnetz* hat eine Länge von 2456 km weitspuriger und schmalspuriger Trasse. Erstere schafft die Verbindung zwischen Bône beziehungsweise Constantine und Tunis—Bizerta und dient vorwiegend dem Transport der Eisenerze von Nefzas und Nebeur, letztere (1 m Spurweite) bringt die landwirtschaftlichen und die Bergbauprodukte von Sousse und Sfax nach Tunis. 38 km gehören der elektrisch betriebenen Linie Tunis—La Goulette an. 1917 betragen die Eisenbahnlängen Algeriens und Tunesiens 8600 km. In Algerien verläuft die für die Gütererzeugung wichtigste Zone sehr nahe der Küste. Hier beträgt die Länge des von einer Gütertonne im Durchschnitt zurückgelegten Weges (nach mehrjährigem Durchschnitt) 102 km; in Tunis dagegen, trotz seiner im allgemeinen größeren Fruchtbarkeit (1906) 153 km. Im Vergleiche mit mitteleuropäischen Bahnen ist der Personen- und Güterverkehr recht schwach. Besonders hervorzuheben ist, daß er, nachdem er den größten Teil des Jahres recht bescheiden bleibt, zur Zeit der Ernte, beeinflusst durch das Erntergebnis, ein plötzliches, gewaltiges Anschwellen zeigt.

Tripolis. In Tripolitanien erstanden erst in allerjüngster Zeit 170 km Bahnlinien in 0·95 m Spurweite, 150 km befinden sich im Bau, an deren Fortsetzung nach dem Hochlande des Innern über Mursuk zum Tschadsee gedacht wird. Andererseits ist auch ein Anschluß nach Tunis und ein solcher nach Ägypten in Aussicht genommen. Der projektierte Ausbau der Bahn in der Richtung gegen Tunis veranlaßte die Franzosen Gabès über Graïba mit der Strecke Sfax—Gafsa zu verknüpfen, eine 80 km lange Eisenbahnstrecke, die in jüngster Zeit vollendet wurde und später vielleicht nach den Hafenstädten Medenine und Fom-Tatahouine ausgebaut werden wird.

Neben den Bahnen auf dem afrikanischen Kontinente sind noch einige kürzere Strecken auf den Inseln zu erwähnen, die infolge ihrer Abgeschlossenheit vom Festlande selbständig hervortreten. So führt in Madagaskar eine 396 km lange Bahnlinie mit 1 m Spurweite vom Hafen Tamatave nach der Hauptstadt Tananarive in 1330 m Seehöhe empor. Zwischen Tamatave und Andevorante besteht aber auch

eine Küstenbahn, die sogenannte „Voie de Pangalanes“³⁾. Von der Hauptstadt Tananarive ausgehend, ist die Verbindung mit Fianarantsoa, dem Hauptorte des Gebietes der Betsileo, geplant, die in der letzten Zeit durch Automobilverkehr herbeigeführt wurde.

Die Insel Réunion besitzt 127 km Küstenbahn mit 1 m Spurweite, welche die Städte St. Benoit und St. Pierre über St. Denis und den Hafen des Galets verbindet. Mauritius verfügt bisher über einen 193 km langen Eisenbahnstrang mit weiter Spur und über 16 km schmalspurige Bahntrasse.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß der Plan einer Untertunnelung der 14 km messenden Straße von Gibraltar erörtert wird. Ein anderer Vorschlag ist der, durch schwimmende Bojen von entsprechender Wasserverdrängung eine Rohrleitung auf 20—25 m Tiefe in das Meer zu versenken, durch die elektrische Selbstfahrer nach Art der Torpedo die Post, Reisende und Gepäck befördern würden. Durch Verwirklichung eines dieser Projekte wäre Afrika im Westen ebenso für den durchgehenden Eisenbahnverkehr von Europa aus zugänglich wie im Osten nach der Untertunnelung oder Überbrückung des Bosphorus über Kleinasien und Syrien.

³⁾ Die „Pangalanes“ sind Isthmen, welche eine gleich Perlen aneinanderreihende Kette von Lagunen, die parallel zur Küste verläuft, voneinander trennen.

* **Nachtrag.** Kamerun. Die von den Deutschen begonnene Mittel­landbahn wurde nunmehr von den Franzosen bis Eseka in Betrieb genommen, das nun den vom Inland kommenden Handel an sich zieht und besonders Kribi beeinträchtigt.

Nigeria. Eine etwa 180 km lange Teilstrecke des Bahnprojektes Port-Harcourt—Udi, die in Kapspur erbaute „ostnigerische Bahn“ wurde (bis Aba) 1916 in Betrieb genommen, sie reichte aber bereits bis Aboh.

Marokko. Im Mai 1917 wurde die 46 km lange (1 m Spurweite) Bahnstrecke Ceuta—Tetuan dem Verkehr übergeben, welcher letzterer Ort durch eine 11 km lange Bahntrasse mit dem Hafenorte Rio Martin verbunden ist.

Tunis. Neu errichtet wurde die 145 km lange Strecke Sfax—Gräiba—Oase Gabes, die später südwärts bis Fum—Tatahuin oder Dehibat weitergeführt werden soll, was von wirtschaftlicher (für den Saharaverkehr) und militärischer Bedeutung ist.

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. 433-450](#)