

## Kleinere Mitteilungen.

### Geopolitik.

Es hätte nicht viel Sinn, besonderen Eifer darin zu entwickeln, daß man Richard Hennig unrichtige oder wenigstens bedenkliche Einzelheiten in seinen Ausführungen über „Geopolitik. Die Lehre vom Staat als Lebewesen“ (mit 64 Karten im Text, mit alphabetischen Verzeichnissen der Personen und der geographisch-politischen Namen, Leipzig 1928, Verlag B. G. Teubner, VIII und 338 S. Preis geh. M. 14.—, geb. M. 16.—) vorhält. Denn bei jeder größeren zusammenfassenden Darstellung sind kleinere Irrtümer kaum zu vermeiden, wofern man überhaupt fertig werden will, von der Möglichkeit abweichender persönlicher Auffassungen ganz abgesehen. Besonders leicht kann es zu solchen Einzelirrtümern kommen, wenn es sich um ein Handbuch für einen in so mancher Beziehung neuartigen Zweig der geographischen Wissenschaft, wie die Geopolitik, handelt, die auf der Grundlage der politischen Geographie Wissenstatsachen aus allen Gebieten der Weltgeschichte, aus Staats- und Völkerrecht sowie Staatslehre, aus Agrar-, Industrie-, Handels- und Bevölkerungspolitik zu einem einheitlichen Lehrgebäude zu verbinden sucht.

Freilich brauchte auch unter Berücksichtigung dieses Umstandes die Darstellung nicht so sorglos-nachlässig zu sein, wie sie bei Hennig bisweilen ist; so z. B. bei seinem Wirrwarr über Polens völkische Statistik (S. 132); falsche Angaben über die Bevölkerung von Belgien (S. 260), das angeblich nicht über genug Kräfte zur Verwaltung seiner großen, aber, abgesehen von seinem 1919 erhaltenen, verhältnismäßig kleinen Mandatsgebiet, zumeist nur dünnbevölkerten mittelafrikanischen Besitzungen verfüge, und Südwestafrika (S. 261), über die deutsche Auswanderung nach den Vereinigten Staaten (S. 281), über die gesamte japanische Auswanderung (S. 281; etwa Verwechslung mit der jährlichen Bevölkerungszunahme Japans?), über die Zahl der Chinesen auf den Philippinen (S. 284); die merkwürdige Behauptung, daß die Koloniengründer Tyrus, Sidon, Athen, Korinth, Milet, Karthago, Venedig, Genua keine „Staaten“ gewesen seien (S. 247; übrigens wird bereits S. 249 unbedenklich der Ausdruck „Stadtstaaten“ verwendet).

Auch zeigen sich bei Hennig nicht selten Spuren einer scharfen parteipolitischen Denkart, so daß man stellenweise eher Ausführungen

eines Kampfaufsatzes einer reichsdeutschen rechtsradikalen Zeitung als eine unbefangene wissenschaftliche Darlegung zu lesen glaubt; damit hängt wohl auch sein völliges Stillschweigen über die Frage des Großgrundbesitzes bei Behandlung der inneren Besiedlung (S. 155 bis 158) zusammen.

Aber all dies ist nicht so entscheidend wie die Frage nach dem Wesen und der Bedeutung des von Hennig in seinem Handbuch vorgeführten Wissenszweiges selbst. Hier liegt vor allem eine Zweideutigkeit schon in der Bezeichnung vor. Dem deutschen Ausdruck „Weltpolitik“ (französisch „politique mondiale“, englisch „World-policy“), vom ptolemäischen Standpunkt aus gesehen, entspricht eigentlich genau „Geopolitik“ vom kopernikanischen Standpunkt aus betrachtet. Ein gewisser Unterschied liegt nur in den relativen Gegensätzen beider. Der Gegensatz zu Weltpolitik liegt in „innerer Politik“, wobei Weltpolitik von vornherein mehr als staatsmännisch-diplomatische Betätigung denn als Kunstlehre wie Geopolitik aufgefaßt wird. Der Gegensatz zu Geopolitik liegt nicht in innerer Politik, da im Gegenteil provinzielle, bundesstaatliche oder sonstige Gliederungen innerhalb der einzelnen Staatswesen einen Gegenstand der Geopolitik bilden können und sollen (siehe Hennigs freilich etwas romantische Besprechung der Frage „Bundesstaat oder Einheitsstaat?“ für Deutschland mit seinem schwer verständlichen Ausfall gegen Groß-Thüringen [S. 161 bis 163]; ferner die im alten Österreich-Ungarn von 1848 bis 1918 mit viel Eifer und Sachkunde betriebenen Erörterungen über eine der Milderung der völkischen Gegensätze und zugleich wirtschaftlichen Ansprüchen dienende Ein- und Unterteilung der Provinzen oder Kronländer). Der relative Gegensatz zur Geopolitik liegt vielmehr in einer tatsächlich leider so oft zu verzeichnenden Politik, welche die Vorkommnisse und geschichtlichen Lehren der politischen Geographie (auch der Wirtschafts- und Militärgeographie) vernachlässigt, um stattdessen unsachliche Gedankengebäude auf Grundlage etwa des „Legitimus“, religiös oder sozial gefärbter Lieblingsvorstellungen oder gar blinder Machtgier und Erweiterungssucht einzelner Dynastien, Völker, Reiche aufzurichten.

Hennig hält die noch im Jahre 1925 von Maull (ähnlich auch von Kjellen) vertretene Ansicht nicht gerade für unrichtig, aber für zu eng, wonach „Geopolitik nichts anderes als angewandte politische Geographie“ sei, und schließt sich der ähnlichen, aber weitergehenden Feststellung an, welche die vier Herausgeber der „Zeitschrift für Geopolitik“, darunter Maull selbst, in den von ihnen 1928 gemeinsam verfaßten „Bausteinen zur Geopolitik“ (1928) veröffentlicht haben:

„Die Geopolitik ist die Lehre von der Erdgebundenheit der politischen Vorgänge. Sie fußt auf der breiten Grundlage der Geographie, insbesondere der politischen Geographie als der Lehre von den politischen Raumorganismen und ihrer Struktur. Die Geo-

politik will Rüstzeug zum politischen Handeln liefern und Wegweiser im politischen Leben sein. Damit wird sie zur Kunstlehre, welche die praktische Politik bis zur notwendigen Stelle des Abstrunges vom festen Boden zu leiten fähig ist. Nur so wird dieser Sprung vom Wissen zum Können und nicht vom Nichtwissen aus erfolgen, woher er sicher weiter und gefährlicher ist. Die Geopolitik will und muß zum geographischen Gewissen des Staates werden.“

Man kann dieser etwas kühnen, anspruchsvollen Begriffsumschreibung der Geopolitik immerhin zustimmen. Sie legt in die rein beschreibende politische Geographie eine gewisse Zielstrebigkeit im Dienste staatsmännischer Zwecke hinein und bringt sie zu diesem Behufe mit Weltgeschichte, Staats- und Völkerrecht, Staatslehre, Agrar-, Industrie-, Handels- und Bevölkerungspolitik in eine besonders enge Verbindung. Aus einer überwiegend beschreibenden oder (wie der genaue erkenntnistheoretische Ausdruck lautet) kausal erklärenden Wissenschaft verwandelt sich demnach die Geographie in eine regelnde, normative, ein Unterschied, über dessen Bedeutsamkeit und weitragende Folgen anscheinend sogar manche Geopolitiker nicht ganz im klaren sind. Im großen und ganzen scheint aber Hennig auf einem richtigen, vielversprechenden Wege zu sein, mag sein Buch auch im einzelnen manche Lücken, manches Irrige oder wenigstens Bedenkliche enthalten.

Bedenklich ist es unter anderem, daß sich Hennig, obwohl in erster Linie Geograph, mit solch übertriebener Einseitigkeit der sogenannten organischen Staatslehre verschrieben hat. Insofern diese Lehre den erkenntnistheoretischen Grundsatz enthält, daß in den Staats- und sonstigen Gesellschaftswissenschaften in zahlreichen Fällen mit Vorteil vom Ganzen (Gebietskörperschaft, Volkswirtschaft, Markt, Familie, sonstige Vereinigung), statt von den Einzelpersonen, auszugehen sei, mag sie ihre Berechtigung haben. Insofern sie aber dieses Ganze als selbsttätiges, selbständiges, handelndes, empfindendes Wesen auffaßt, bedient sie sich bestenfalls eines gewagten, nicht in allen Einzelheiten passenden Bildes, kann sich aber leicht in einen wüsten Mystizismus verlieren, der den behandelten Gegenstand eher verdunkelt als aufklärt. Und Hennig ist sogar soweit gegangen, die „organische Staatsauffassung“ in den Untertitel seiner trotz alledem mannigfach anregenden und belehrend-inhaltsreichen Schrift („Die Lehre vom Staat als Lebewesen“) aufzunehmen!

*S. Schilder.*

### Über den Sinn der Worte „serre, serra, sierra“.

Die in der geographischen Literatur so häufig vorkommenden Bezeichnungen „serre“ (französisch), „serra“ (italienisch, aber auch portugiesisch), „sierra“ (spanisch) werden zumeist, aber nicht ganz zutreffend derart gedeutet, daß sie einen langgestreckten Höhenzug mit zerklüftetem Kamm bezeichnen und daß die Worte von dem lateini-

schen serra = (französisch) „scie“ (Säge) abgeleitet sind. In diesem Sinne wird von den „serres cevenols“, den Sierras von Aragonien u. a. gesprochen.

H. Baule<sup>1)</sup> hingegen ist nach kritischer Betrachtung der verschiedenen, sehr zahlreichen Formen des Wortes der Ansicht, daß die Bezeichnungen „serre“, „serra“, „sierra“ nur einen allgemeinen Ausdruck für einen Berg und im besonderen für einen langgestreckten, schmalen und zerklüfteten, aber auch manchmal für einen ganz flachen Höhenrücken darstellen, dem in Mittel- und Südfrankreich die Bezeichnung „puy“ (puech), suc, malh, truc, tuc (weibliche Form = tuque) für isoliert stehende Gipfel gegenübersteht. Was die Ableitung von dem lateinischen „serra“ anlangt, scheint ihm diese zumindest fraglich, erklärt sie doch weder den Sinn noch den doppelten Kasus des Wortes. Es erscheine wahrscheinlicher, daß man es mit einem der sehr alten, der vorrömischen Zeit in Südeuropa angehörenden Worte zu tun habe, die sich in dem volkstümlichen geographischen Sprachgebrauch erhalten haben.

Der Dictionnaire de la France von Ad. Joanne und die Dictionnaires topographiques der Départements erwähnen das Wort „serre“ und seine zahlreichen Varianten (serret, serrat, serraz, serrade, serras, serrane, serret, serrette, serrière, seriès, serievs) in ganz Südfrankreich und bis in den Departements Dordogne, Creuse, Allier, Jura, ja sogar in der Champagne, was für eine einstmalige noch weiterreichende Verbreitung spricht. Das Wort tritt in zwei Formen, einer maskulinen und einer femininen auf, erstere in den Alpen (Departements Hautes-Alpes, Basses-Alpes, Drôme), die feminine im Pyrenäengebiet (Departements Basses- und Hautes-Pyrénées, Ariège) und im Departement Aude, ferner bis in die Departements Dordogne, Creuse, Allier, Ain, Jura. Im Übergangsbereich, in den Departements Gard, Hérault, Aveyron, Puy-de-Dôme, bestehen beide Formen nebeneinander. Beide sind alt; die maskuline ist in der Form Pratum del Serre (Departement Drôme) schon im Jahre 1203 nachgewiesen, ferner in Al Seyres (Departement Gard) 1324; die feminine in la Serre (Departement Aude) 1324.

Der allgemeine Sinn des Wortes serre ist „Berg“, man findet es aber auch mit podium (puy, puech) ersetzt. Der „Serre-de-Belpin“ genannte Höhenzug erscheint auch als „Costes-de-bel-pin“ bezeichnet (1539, in J. Roman, Dictionnaire topographique des Hautes-Alpes, 1884).

Aber ebenso häufig wie in Frankreich findet sich der Ausdruck auch in Italien, und zwar gleichfalls in maskuliner und femininer Form: weiblich serra (davon serraia, serragliá, serraglio, serrano, serrana, serranetta, serran, serrao, serrata, serreta, serreto, serretino); männlich serro (davon serrone, serillo). In Sizilien bezeichnen die Wörter

<sup>1)</sup> H. Baule, Sur le sens des mots « serre », « serra », « sierra », in Annales de Géographie, XXXVIIIe année, 15. März 1929, S. 171 f.

„serra, serruni, serriciuli“ nicht nur zerklüftete, scharfgratige Höhenzüge, sondern auch sanfter geformte Berge, die gar keine Ähnlichkeit mit der Sichelform haben, sie beinhalten einfach den Begriff Berg (z. B. Serra della montagna), in den Abruzzen „Berg“, aber auch „langgestreckte Berggruppe“. Die mannigfache Anwendung des Wortes „serre“ zur Bezeichnung sehr verschiedener Bodenformen ergibt sich aus der Betrachtung der Landkarte und der dem Worte verschiedentlich beigefügten Epitheta. Im Französischen gibt es Serrelongue, Serregros, Serre-Haute, Serre-Basse und andere Bezeichnungen, denen im Italienischen Serralonga (-lunga), Serralta, Serrabassa, Serramolle entsprechen, ferner noch Serrastretta, Serra di Sopra, Serra di Sotto, häufig auch Serravalle. Die bezeichnendsten Formen sind aber im Italienischen Serrapiana, im Französischen Serre-des-Planes, Serre-Plat und Serrum de Planis (Drôme), Serrapláa (Basses-Pyrénées) und endlich im Spanischen Sierras Planas, womit man in Asturien Strandterrassen bezeichnet. Der „Serre“, Berg in der Limagne, stellt ein schmales, langgestrecktes, von einem Lavastrome bedecktes Plateau dar. Die Randgebiete der Garrigues bei Nîmes werden häufig mit „Le serre“ bezeichnet. Bei Dôle steigt inmitten jurassischer Formationen der „serre“, ein inselartig aufragender Berg, aus altem Gestein, empor. „Le-Grand-Serre“ ist der Name des auf einem Vorsprung des Plateaus von Chambaran liegenden Kantonshauptortes, Chemin de la Serrê, eine 25 km lange alte Route nächst Bar-le-Duc, entlang dem Kreideabfall zur feuchten Champagne.

### Die Höhle auf der Tonionalpe.

Der bekannte Höhlenforscher Ing. Hermann Bock hat zu Pfingsten 1929 mit fünf Gefährten die Höhle auf der Tonionalpe untersucht und sehr beachtenswerte Ergebnisse erzielt. Diese Höhle ist die zweitiefste Schachthöhle auf der Erde. Vor dem Kriege war die Trebičhöhle bei Triest mit 329 m die tiefste bekannte Höhle der Welt. Nach dem Krieg erreichte man zunächst im großen Schacht der Eishöhle im Ötscher eine Tiefe von 400 m. Italiener konnten eine Schachthöhle in den Lessinischen Alpen (Spenga della Preta) bis 637 m Tiefe befahren. Vgl. Mitteil. der Geograph. Gesellschaft Wien, Bd. 71, S. 383.

Wie Ing. Hermann Bock berichtet, gelang es, eine Höhle auf der Tonionalpe bei Mariazell bis 527 m Tiefe zu erforschen. Es ist dies der Fledermausschacht im Herrenboden. Er wurde schon 1928 von Mariazeller Höhlenforschern nach vierjähriger, oft unterbrochener anstrengender Arbeit bis 515 m ergründet und war seither der drittiefste Naturschacht der Welt. Er öffnet sich 35 m über dem Herrenboden im Osthange des Tonionkammes. Der untere Rand des Loches, das 2 m breit und 3·5 m lang ist, liegt in 1485 m Seehöhe. Die Höhle erweitert sich domartig nach abwärts und zeigt in 120 m Tiefe noch schwaches Dämmerlicht. In diesen Schacht wird mit einer Winde abgeseilt, die seitlich des Schachtes am Felsen befestigt ist. Man hängt

an einem dünnen Drahtseil und fährt langsam der Tiefe zu. Schon in 30 m Tiefe sind die Schächte vereist. In mannigfacher Gestalt sitzen blinkende Eisfiguren auf schmalen Felsenleisten bald in fast greifbarer Nähe, bald wieder in größerer Entfernung, je nach den Ausbuchtungen der zerklüfteten Schachtwände. Hie und da löst sich eines dieser Gebilde und saust in die Tiefe des Schlundes hinab.

In einer riesigen Halle starren wundersame Eisgebilde dem Eindringling entgegen, ein Eisstrom senkt sich, einem Gletscher im Zwergenlande gleichend, nach dem Tore der Fortsetzung. Der Weg führt durch eisstarrende Gänge und Klüfte bald in schwieriger Kletterei bergab, bald bergan, durch hohe Hallen mit zerklüfteter Decke und ebenem Lehmboden. Plötzlicher dumpfer, langanhaltender Widerhall kündigt eine domartige Erweiterung an, deren Boden aber 85 m tiefer liegt. Es ist der sogenannte „Freudendom“, oben mit dem „Himmel“, unten dem „Paradies“. Scharfe, zackige Felsen gestatten hier eine kühne Kletterei. Vom „Paradies“ führt der gegen 100 m lange Drachenweg bei einer Neigung von  $40^\circ$  in die Tiefe und endigt im Siegfriedsdom, 270 m unter dem Eingang und 400 m unter der Oberfläche des Berges. Hier lagert man auf abschüssiger lehmüberdeckter Schutthalde. Ihr unteres Ende liegt in einem 15 m breiten, 20 m hohen Felsentor, das zum Höllenschlund führt. Ein Gewässer, das seitlich im Dom entspringt, rauscht hier staubend in die Tiefe, die Lampen verlöschend. Man hängt, nach 30 m Abstieg in den Schlund, — der Boden liegt erst 200 m tiefer — an schwankender Drahtseilleiter und muß von ihrem unteren Ende auf steilgestufte Felsen steigen, die nach wenigen Metern wieder senkrecht zur Tiefe abfallen. Das Licht verlöcht, ein kalter Wasserstrahl rinnt durch den Ärmel ins Hemd und hinab in die Schuhe. Vergeblich sucht der Fuß einen Halt auf schmaler Leiste, und kämen nicht die Gefährten rechtzeitig zur Hilfe, wäre ein Absturz unvermeidlich. 3 Stunden währt diese Kletterei, die an Schwierigkeiten alles übertrifft, was wir in unseren Alpen am Tage finden, dann steht man auf dem Schuttboden, 500 m tiefer als der Einstieg. Nun führen mehrere im wesentlichen wagrecht verlaufende Gänge gegen Südwesten in das Innere des Gebirges und lassen uns die Tiefe von 527 m erreichen.

Ing. Bock, den große Erfahrung in der Höhlenforschung auszeichnet, hebt die Klettergewandtheit der Mariazeller Höhlenforscher, ihre Unerschrockenheit und Ausdauer hervor. Sie haben in sechsunddreißigstündiger Arbeit das erreicht, wozu andere mindestens eine Woche benötigen. Ing. H. Bocks Begleiter bis zum tiefsten Grunde waren Siegfried Radinger, Hans Wawricka, Vinzenz Srenta und Roman Mayer aus Mariazell sowie Richard Palfinger aus Salzburg, ein gebürtiger Innviertler. Frau Hedy Bock war als Posten im Siegfriedschacht geblieben, wo sie zwölf Stunden auf die Forscher wartete.

**Eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Frankreich und England.**

Der seit 1921 durch Einrichtung von Expreßzügen zwischen Calais, Dünkirchen und Lille sehr weitgehend verbesserte Eisenbahnverkehr zwischen Ost- und Nordfrankreich hat 1925 durch Einstellung eines neuen Expreßzugpaares zwischen Dünkirchen und Basel (über Lille, Hiersau, Charleville, Diedenhofen, Metz, Straßburg), welches die Strecke in 13 Stunden 3 Minuten, beziehungsweise 12 Stunden 35 Minuten zurücklegt, eine weitere Verstärkung erfahren. Dieses Zugpaar hatte in Longuyon sofortigen Schnellzugsanschluß nach und von Nancy, beziehungsweise Belfort und mittels des Pariser Schnellzugs gegen Basel nach Delle, Bern, Lötschberg.

Internationale Bedeutung erhielt die Linie Dünkirchen—Basel aber erst 1927 durch die zwischen den französischen Eisenbahngesellschaften, der neuen Schiffahrtsgesellschaft A. L. A. (Alsace-Lorraine—Angleterre) und der englischen London Midland and Scottish Railway getroffenen Übereinkommen, wonach ein Schiffahrtsdienst Frankreich—England zwischen Dünkirchen und Tilbury, einem nächst London im Norden der Themse gelegenen Hafenplatz, geschaffen wurde, der mit den Expreßzügen Dünkirchen—Basel und Dünkirchen—Paris (Arras—Lens—Hazebrouck) korrespondiert. Diese Verbindung, die einen direkten Verkehr England—Schweiz darstellt, tritt mit der bisherigen belgischen Expreßlinie Ostende—Basel in Wettbewerb. Die durch die französische Nordbahngesellschaft im Sommer 1927 verfügte probeweise Einstellung eines Expreßzugpaares Paris—Dünkirchen (—Paris), das die 305 km lange Strecke ohne Aufenthalt in 3 Stunden 25 Minuten zurücklegt (also 88'8 km in der Stunde), scheint sich bewährt zu haben, da sie weiter aufrechterhalten wurde. 1927 wurde aber auch die Fahrdauer der Expreßzüge Dünkirchen—Basel (das sind 731 km) auf 10 Stunden 20 Minuten, beziehungsweise 10 Stunden 14 Minuten herabgemindert (Fahrtgeschwindigkeit 71'40 km). Ohne Aufenthalte ergibt sich also gleichfalls eine an 80 km in der Stunde heranreichende Fahrtgeschwindigkeit. Dadurch ist der Dünkirchen—Basler Expreßzug zu einer europäischen Hauptlinie geworden. In bezug auf Fahrtgeschwindigkeit wohl ein wenig hinter dem Expreßzug Calais—Basel zurückbleibend, übertrifft er aber den Ostende—Basel-Expreß (710 km [1913 in 11 Stunden 49 Minuten, 1927 in 12 Stunden 50 Minuten]) und hat in Basel sehr günstige Anschlüsse nach Bern—Interlaken—Luzern, Zürich, Chur, Wien.

Trotz der längeren Überfahrdauer braucht man von London über Dünkirchen bis Basel 18 Stunden 40 Minuten, London (über Calais—Amiens—Laon—Chaumont)—Basel 13 Stunden 45 Minuten; doch führt der Calais—Basel-Expreß nur I. und II. Klasse. Die Reisenden nach England über Dünkirchen finden in Tilbury nicht nur Anschluß nach London vor, sondern auch Expreßzüge mit direkten Wagen nach allen großen Städten Mittelenglands und Schottlands und ersparen in London den unangenehmen Bahnhofwechsel, der für die Reisenden über Dover, Folkestone Newhaven, Southampton unerläßlich ist.

### Zur Frage der Saharabahn.

Das Projekt der Transsaharabahn (von Colomb-Bechar im Westen Südalgeriens über Taghit, Igli, Adrar, Taourirt, Ouallen südwärts nach Burem am Nigerknie), dessen Durchführung von der französischen Regierung nach langjährigem Studium aller in Betracht zu ziehenden Faktoren beschlossen wurde, findet noch in jüngster Zeit in französischen Kreisen selbst ernste Widersacher, welche die Wirtschaftlichkeit des gewaltigen Unternehmens anzweifeln, wie M. Camille Vallaux, Geograph und Volkswirtschaftler zugleich, der in einem „L'Erreur Transsaharien“ betitelten Artikel in der „Revue Scientifique“ (1929, Nr. 3) zu der Bahnaufgabe Stellung nimmt. Er begründet seine Gegnerschaft mit der zu den riesigen Baukosten in keinem Verhältnis stehenden Rentabilität der Bahnlinie, ihrem geringen politischen und militärischen wie auch wirtschaftlichen Wert. Diese Argumente werden von Robert Raynaud in einem gleichfalls unter obgenanntem Titel in der französischen Kolonialzeitschrift „L'Afrique Française“<sup>1)</sup> erschienenen Artikel aufgegriffen und einer eingehenden Betrachtung unterzogen.

Eine 1923 von Ingenieuren durchgeführte Aufstellung der Baukosten ergab einen Betrag von 2 Milliarden Franken, eine Summe, die M. C. Vallaux als viel zu niedrig gegriffen betrachtet und der er seinerseits einen Schätzungswert von etwa 7 Milliarden gegenüberstellt, deren Aufwendung weder durch militärische noch durch wirtschaftliche Erfordernisse gerechtfertigt werden könne, für welche Auto- und Flugzeugverkehr genügen, die keine kostspieligen baulichen Anlagen erfordern, sondern mit der etappenweisen Errichtung von Lebensmittel- und Betriebsstoffdepots entlang den Haupttrouten ihr Auslangen fänden.

R. Raynaud legt nun dar, daß erst im vergangenen Jahre von Staats wegen eine Revision des Projekts an Ort und Stelle selbst unter der Leitung des Präsidenten der Eisenbahnkommission im französischen Senat, M. Mahieu, und mehrerer ihrer großen Erfahrungen im Eisenbahnbau wegen ausgewählter staatlicher Ingenieure durchgeführt wurde, deren Ergebnisse — bei den wenigen zu überwindenden Hindernissen, daher geringen Erfordernissen an Kunstbauten — die 1923 vorgesehenen Baukosten als ausreichend erscheinen lassen. Der Negierung militärischen und marinen Wertes der Bahn aber muß gegenübergehalten werden, daß im Kriegsfall für Truppentransporte nach dem Innern Französisch-Afrikas, beziehungsweise von dort nach Frankreich der kürzere Weg Marseille—Alger (800 km) und weiter mit der Bahn, dem längeren Bordeaux—Dakar (3600 km), und Bahn, vorzuziehen sein dürfte. Auch die Verteidiger des Eisenbahnprojekts schätzen Flugzeug und Auto als wertvolle Verkehrsmittel für Erkundungsfahrten wie für Vergnügungsfahrten reicher Touristen, die ein rasches Vordringen in das

<sup>1)</sup> R. Raynaud, L'Erreur Transsaharien, in Renseignements coloniaux, p. 267 f., Beilage zu L'Afrique Française, XXXIX<sup>e</sup> année, Nr. 3, März 1929.

Landinnere ermöglichen, sich aber hinsichtlich ihrer Leistungen nicht mit einer Eisenbahn vergleichen lassen; denn sollte z. B. im Kriegsfall eine Truppenverschiebung von 20.000 Eingeborenen-Soldaten vom Niger nach Südalgerien in Automobilen durchzuführen sein, wären dafür 2000 Automobile und rund 18 Millionen Liter Betriebsstoff notwendig, also rund 10 Millionen Franken. Weder Flugzeug noch Auto kommen als Verkehrsmittel für die Allgemeinheit in Betracht; ersteres dient infolge der hohen Tarife nur dem Eilverkehr weniger Personen und Güter, aber auch der Autodienst kann nur beschränkte Mengen befördern; die Wüste nützt die Automobile rasch ab und die Verkehrsstärke der Autolinien wieder die zu errichtenden Autostraßen, deren dauernde Erneuerung sicher kostspieliger ist als der Schienenweg. Wenn nun aber die Unzulänglichkeit des Handels für diesen Bahnbau ins Treffen geführt wird, muß darauf Bedacht genommen werden, daß die Bahn einem sein Umland befruchtenden Strome gleicht, an dem sich, Oasen gleich, neue Produktionszentren entwickeln, von denen andere Straßen für Karawanen und für Automobile abzweigen und die Produktionszentren weiter vervielfältigen werden. Wie alle Bahnen in jungen Kolonialgebieten würde aber auch die Transsaharabahn eine innigere Verknüpfung der weiten französischen Kolonialgebiete in Afrika bewirken und ihre Erschließung fördern.

#### **Eisenbahnverbindung Gedaref—Sennar im anglo-ägyptischen Sudan.**

Im März 1929 wurde eine neue 220 km lange Bahnlinie in Betrieb genommen, welche von Sennar ostwärts über den Staudamm hinweg nach Gedaref, Endpunkt der bisherigen Stichbahn Port-Sudan—Kassala—Gedaref, führt und diese mit der Niltalbahn verknüpft, wodurch neben der nördlichen von Port-Sudan nach Berber verlaufenden Trasse eine neue südliche Verbindungslinie vom Roten Meer zum mittleren Sudan (El Obeid) durch das für den Baumwollbau so wertvolle Gebiet zwischen Blauen Nil und Atbara geschaffen wurde.

#### **Der Verkehr im Suezkanal.**

Das Jahr 1928 bedeutet für den Verkehr des Suezkanals ein Rekordjahr, indem die beförderten Gütermengen auf 6084 Durchfahrten 30 Millionen Tonnen überschritten haben.<sup>1)</sup> Der Schiffsverkehr 1928 bezifferte sich mit 31,906.000 Nettoregistertonnen, der Güterverkehr mit 32,622.000 t, so daß auf 1 Nettoregistertonne eine Ladung von 1,022.000 t entfällt. (Schiffsverkehr in 1000 Nettoregistertonnen 1927: 28.962, 1926: 26.060; Güterverkehr in 1000 t 1927: 29.524, 1926: 25.409; Ladung auf 1 Nettoregistertonne 1927: 1020 t, 1926 972 t.)

Der Zuwachs des Güterverkehrs ist also größer als jener der Nettotonnage, so daß sich das Verhältnis zwischen Schiffsraum und

<sup>1)</sup> Vgl. Mitt. d. Geogr. Ges. Wien, Bd. 62, S. 461 und ebd. Bd. 69, S. 162.

beförderter Ladung etwas gebessert hat. Die Unterscheidung der beförderten Gütermengen nach den beiden Verkehrsrichtungen zeigt stetig steigendes starkes Überwiegen des Ost—West-Güterverkehrs gegenüber dem West—Ost-Verkehr. 1928 betrug der Güterverkehr in der West—Ost-Richtung, also Europa—Asien (Ostafrika—Australien), 11,963.000 t, derjenige von O nach W, also Asien (Australien, Ostafrika)—Europa 20,659.000 t (1927: 11,082.000, beziehungsweise 18,442.000 t, 1926: 9,804.000, beziehungsweise 15,605.000 t). Die wichtigsten Frachtgüter, welche den Suezkanal auf dem Weg nach dem O passieren, sind Maschinen, Eisenwaren, Eisenbahnmaterial (besonders nach Ostindien, den Straitssettlements und China), Düngemittel (Japan, Java u. a.), Steinkohle (Colombo, Indien, Niederländisch-Indien, die Häfen am Roten Meere), Zement (Straitssettlements und Ostafrika), Salz u. a.; in ostwestlicher Richtung besonders Ölfrüchte (Sojabohnen 1,454.000 t, Erdnüsse 1,114.000 t, Kopra 882.000 t), Mineralöl, Getreide, Textilrohstoffe, Mineralien, Rohrzucker, Kautschuk u. a.

Güterverkehr im Suezkanal (in 1000 t).

Von Europa nach Asien (Afrika, Australien)			Von Asien (Afrika, Australien) nach Europa		
	1928	1913		1928	1913
Maschinen u. Metallwaren	2.986	} 2.898	Ölfrüchte u. vegetabile Öle	4.450	2.860
Eisenbahnmaterial . . .	865		Mineralöle . . . . .	3.342	—
Düngemittel . . . . .	752	205	Getreide, Reis, Mais, Gerste	3.186	5.535
Steinkohle . . . . .	606	1.192	Textilrohst., grobe Gewebe	2.334	1.950
Zement . . . . .	700	439	Minerale und Metalle . .	1.989	1.560
Salz . . . . .	581	449	Rohrzucker . . . . .	688	53
Gewebe . . . . .	535	—	Kautschuk . . . . .	595	—
Petroleum . . . . .	346	510	Tee . . . . .	388	393
Zellstoff und Papier . .	343	—	Sago (Tapioka) . . . . .	312	—
Zucker . . . . .	105	187	Melasse . . . . .	279	—
Anderes . . . . .	4.144	5.440	Anderes . . . . .	3.096	2.284
Zusammen	11.963	11.320	Zusammen	20.059	14.455

Infolge verstärkter Nachfrage, besonders in Japan und Java, ist die Menge der in der Westostrichtung beförderten Düngemittel stark gestiegen. Das in der Westostrichtung beförderte Petroleum stammt zu zwei Dritteln aus Rußland, ein Drittel aus den Vereinigten Staaten.

In der Westostrichtung zeigt besonders der Verkehr von Mineralien und Metallen (Manganerze aus Indien) von Mineralöl, von Ölfrüchten und vegetabilen Ölen eine beträchtliche Steigerung, dagegen haben sich die Getreideverkehrszahlen (gegenüber 1927) infolge des Rückgangs der Weizenverschiffung von Australien und Indien nach dem Westen vermindert; Mais-, Reis- und Gerstever Verschiffung haben zugenommen.

Die Anteile der verschiedenen Handelsflaggen am Suezkanalverkehr haben sich nur wenig verändert. Großbritannien steht mit 58% an weitaus erster Stelle.

## • Anteil der verschiedenen Flaggen am Suezkanalverkehr

	in 1000 Nettoregistertonnen		in Prozenten	
	1928	1913	1928	1913
Großbritannien . . . . .	18.124	12.952	57·1	60·2
Niederlande . . . . .	3.330	1.287	10·5	6·7
Deutschland . . . . .	3.330	3.352	10·5	16·3
Frankreich . . . . .	1.927	928	6·0	5·0
Italien . . . . .	1.650	291	5·2	1·5
Japan . . . . .	940	344	3·0	1·7
Amerika . . . . .	529	7·5	1·7	(0·03)
Norwegen . . . . .	687	—	2·2	Österr. 4·8
Andere . . . . .	1.219	738·5	3·8	3·8
Zusammen	31.906	20.034	100·0	100·0

**Der neue Tunnel durch das Kaskadengebirge.**

Der Durchschlag des Ende 1925 begonnenen und mit einem Kostenaufwande von 25 Millionen Dollar durchgeführten neuen 13·17 km langen Tunnels (eines der größten der Welt) durch das Kaskadengebirge, der Scenie mit Leavenworth verbindet, und die Inbetriebnahme im Jänner 1929 hat die alte Pacificlinie um rund 101·5 km abgekürzt. Dies bedeutet eine Minderung der Fahrtdauer der Schnellzüge um rund 1 Stunde.

**Der Goldbestand einzelner Länder am 31. Dezember 1913 und 1928.**

	1913		1928	
	Millionen RM	Prozent	Millionen RM	Prozent
Vereinigte Staaten von Amerika	7.937	19·2	17.392	36·2
Frankreich . . . . .	5.887	14·3	5.260	11·0
Großbritannien . . . . .	4.881	11·8	3.665	7·6
Rußland . . . . .	4.314	11·4	—	—
Deutsches Reich . . . . .	4.180	10·1	2.795	5·8
Türkei . . . . .	2.354	5·7	—	—
Britisch Indien . . . . .	1.570	3·8	1.332	2·8
Italien . . . . .	1.402	3·0	1.116	2·3
Argentinien . . . . .	1.185	2·9	2.654	5·5
	34.109	82·6	36.287	75·5
Übrige Welt . . . . .	7.159	17·4	11.764	24·5
	41.268	100·0	48.051	100·0

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1929

Band/Volume: [72](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. Geopolitik. 211-221](#)