

## Der Verkehr in der algerischen Sahara.

Von Julie Wagner-Jauregg.

Der Verkehr in der algerischen Sahara erhält sein charakteristisches Gepräge durch 4 Momente, deren vielleicht einige oder alle in anderen Wüstenländern von ähnlicher Ausdehnung Geltung haben.

1. Durch die ungeheure Größe des Gebietes; 2. durch die außerordentlich geringe Zahl und die geringe Kaufkraft der Einwohner, deren Bedürfnisse durch diesen Verkehr befriedigt werden; 3. durch den Mangel an Bodenschätzen oder anderen Erzeugnissen des Landes, die eine lebhaftere Verschiebung von Personen und Gütern hervorrufen würden; und 4. durch die Schwierigkeiten und Hindernisse, welche die Natur selbst dem Verkehr entgegensetzt, vor allem durch den sehr empfindlichen Mangel an Wasser, dessen Fundstellen oft mehrere hundert Kilometer voneinander entfernt sind.

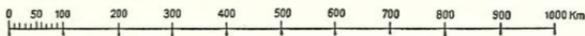
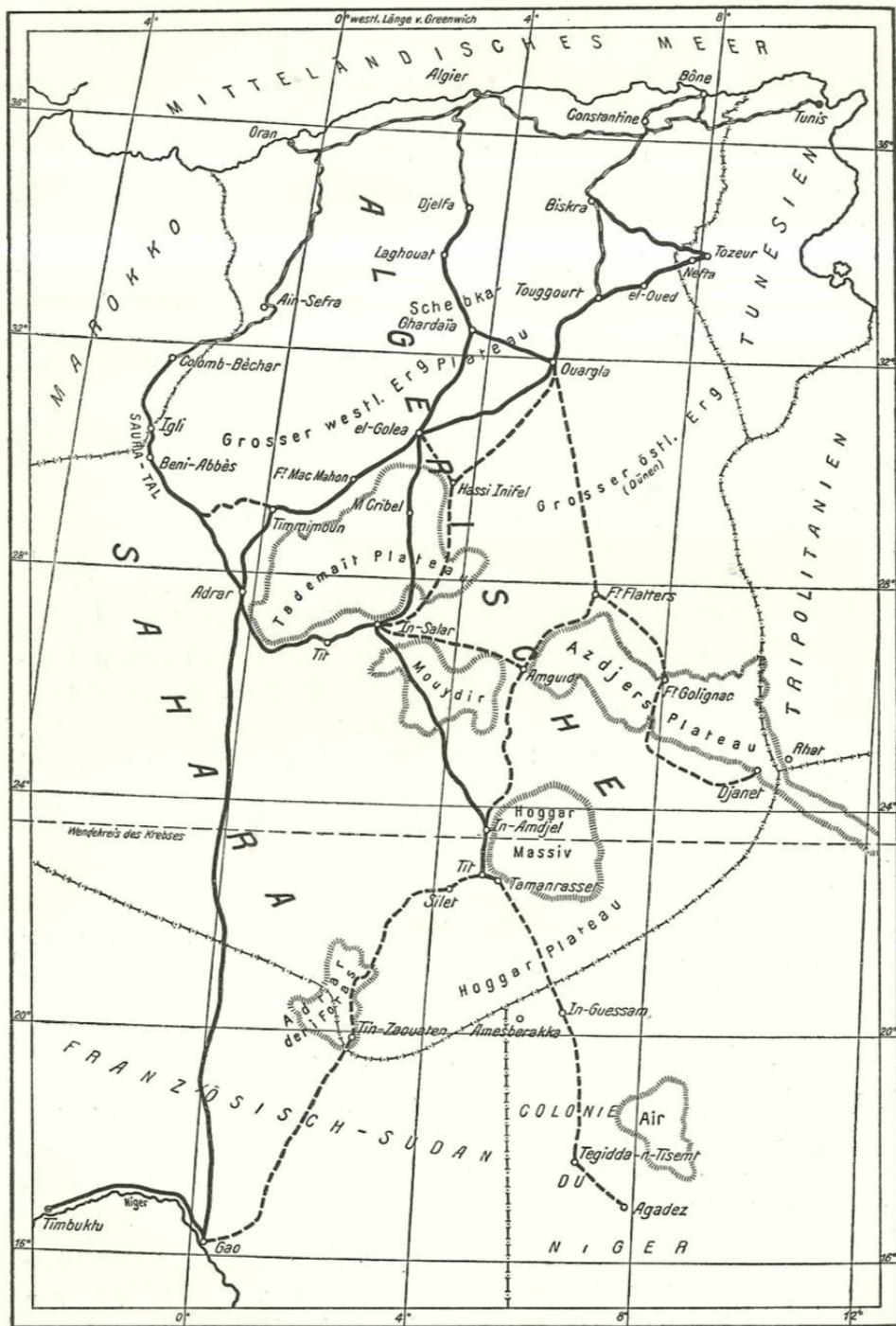
Man kann außerdem von dem Verkehr in der algerischen Sahara nicht sprechen ohne zu berücksichtigen, daß dieser Verkehr bis vor etwa 50 Jahren wahrscheinlich durch Jahrhunderte sich wenig geändert haben dürfte, von da ab jedoch durch die allmählich fortschreitende Besitzergreifung des Landes durch die Franzosen (die erst in diesem Jahrhundert vollendet war), bestimmt wurde. Besonders in den allerletzten Jahren ging die Ausbreitung und Verwendung moderner Verkehrsmittel, vor allem des Automobils, mit so rasender Schnelligkeit vor sich, daß ich nun, nachdem ich schon vor mehr als einem Jahre die Sahara verlassen habe, nicht sicher bin, ob nicht manche meiner Angaben veraltet und durch die Entwicklung der Dinge weit überholt sind.

Bis zum Weltkriege wurde der Zugang zu der algerischen Sahara fast ausschließlich durch drei Eisenbahnlinien vermittelt, die von der algerischen Küste nach den Endstationen Tuggurt, Djelfa und Colomb-Béchar führen. Tuggurt und Colomb-Béchar liegen schon in der Sahara selbst, während Djelfa noch ungefähr 100 km vom Nordrand der Wüste entfernt, am Südabfall des Sahara-Atlas liegt.

Dem Projekte, diese Bahnlinien weiter nach Süden vorzuschieben und schließlich als Transsahara-Eisenbahn auszubauen wurde durch den Weltkrieg ein vorzeitiges Ende bereitet; und die Weiterarbeit wurde bis heute noch nicht wieder aufgenommen.

Von den oben genannten Endstationen der Bahn ab standen vor dem Kriege dem Verkehr nur Reiserouten zur Verfügung, die (vielleicht von wenigen Ausnahmen abgesehen) nur zu Kamel beschritten werden konnten, so daß das Kamel damals in uneingeschränktem Maße den Titel „Schiff der Wüste“ verdiente. Ich muß erwähnen, daß das Wort „Route“

Verkehrskarte der Algerischen Sahara.



- Bahnen
- Autorouten auf denen regelmäßiger Verkehr besteht
- Grenzen
- Routen für Automobile fahrbar.

im allgemeinen nicht etwa eine erkennbar markierte Straße bedeuten soll, auch nicht die allerschlechteste, sondern eben nur die Richtungen, die einzuhalten den wegekundigen Eingeborenen durch Terraininformationen oder auch nur durch den Lauf der Gestirne ermöglicht wird.

Ich habe erwähnt, daß einige Ausnahmen anzuführen seien: es bestanden, soviel ich weiß, schon in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts im nördlichen Teil der algerischen Sahara vereinzelte markierte Wege, die für Wagen befahrbar waren und von den französischen Okkupationstruppen offenbar zu strategischen Zwecken hergestellt worden waren. Sie scheinen vor allem dem Truppenvormarsch während der Besetzung des Tuat und Tidikelt (die um die Jahrhundertwende vor sich ging) gedient und dann ihre Bedeutung verloren zu haben. Zumindest die einzige solche Straße, die ich aus eigener Anschauung kennen gelernt habe, und die von Ghardaia über El Golea nach In-Salah führte, war im Jahre 1926, als ich in die Sahara kam, gänzlich unbenützt und verfallen, auf weite Strecken nicht mehr erkenntlich, zum Teil unter Dünen verschwunden und für kein Fahrzeug passierbar. Ob sie damals seit langer oder erst seit kurzer Zeit außer Gebrauch gekommen war, weiß ich nicht.

In den Jahren während und nach dem Weltkriege versuchte man bereits das Automobil in der Sahara zu benützen. Im Jahre 1917 (glaube ich) gelang es zum ersten Male zwei Automobilen, von Wargla bis nach In-Salah vorzudringen. Im Jahre 1922 waren die Vorbereitungen bereits so weit gediehen, daß ein großer Schritt vorwärts gelingen konnte: die Durchquerung der Sahara von Algerien bis zum Niger in Raupenautomobilen der Firma Citroën.<sup>1</sup>

Jahreszahlen sind nicht meine starke Seite, aber ich glaube, es war im Jahre 1924, daß die Expedition Gradis die Sahara im Auto auf einer anderen Route durchquerte, und zwar von Colomb-Béchar nach Gao am Niger. — Es folgten einige andere Expeditionen, die auch andere Routen benützten; man kam auch im allgemeinen von den Raupenautomobilen ab (die jetzt nur mehr eine ganz beschränkte Verwendung finden) und benützte zum Teil sechsrädrige Wagen mit verdoppelten Rädern.

Diese vereinzelt Großtaten des Automobilismus blieben aber noch mehrere Jahre lang ohne Auswirkung für den gewöhnlichen Durchschnittsreisenden in der Sahara.

Als ich im Herbst 1926 in die Sahara kam, fing das Automobil schon an, wenigstens in den nördlichen Gebieten der Wüste, dem Kamel Konkurrenz zu machen. Es bestand eine täglich verkehrende Autobuslinie von Djelfa über Laghuat nach Ghardaia und eine andere, dreimal wö-

<sup>1</sup> Vgl. Mitteilungen der Geograph. Ges., Wien, 192 S.

chentlich verkehrende von Tuggurt nach Wargla. Von Biskra nach Tozeur in Tunesien wurden während des Winterhalbjahres Vergnügungsreisen in Raupenautomobilen veranstaltet. Leute, die über ein gutgefülltes Portemonnaie verfügten, konnten aber auch schon bedeutend weiter mittels Kraftwagen in die Sahara gelangen. Im Winter desselben Jahres begann die Schifffahrtsgesellschaft Compagnie Transatlantique große Autotouren rings um den großen westlichen Erg zu veranstalten, die in etwa zweiwöchiger Dauer von Algier über die Oasen Laghuat, -Ghardaia, El Golea-Timimun nach Adrar (Timmi) im Tuat und zurück durch das Saura-Tal, Colomb-Béchar und den Figuig nach Oudjda an der marokkanischen Grenze führten. Für die Unterbringung der Teilnehmer an diesen Vergnügungsfahrten hatte die Gesellschaft durch Errichtung von erstklassigen Hotels in mehreren Oasen gesorgt; auch wurde das kleine, verlassene Fort Mac Mahon auf der Strecke zwischen El Golea und Timimun als Rasthaus eingerichtet.

Es bestanden noch einige weitere Automobilrouten, so z. B. von Ghardaia nach Wargla, von Ghardaia über Berrian nach Tuggurt und von Tuggurt über El Ued nach Nefta in Tunesien, auf denen vielleicht vereinzelte Vergnügungsreisen unternommen wurden. Aber ein regelmäßiger, der Allgemeinheit zugänglicher Autobusverkehr wurde meines Wissens auf ihnen noch nicht betrieben.

Ich habe während der Jahre, die ich in der Sahara verbrachte, keine Ahnung gehabt, daß mir eines Tages die Ehre widerfahren würde, in den Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft über den Verkehr moderner Transportmittel in der algerischen Sahara zu berichten. Ich habe mich daher um die Existenz der Automobilrouten nur insoweit bekümmert, als sie mich persönlich in irgend einer Weise berührten: sei es, daß ich selbst eine der bestehenden Autobuslinien benützen wollte, sei es, daß ich während meiner Karawanenreisen eine markierte Auto-route kreuzte, oder endlich, daß ich aus den Erzählungen meiner Bekannten von dem Vorhandensein einer solchen erfuhr.

Dieser Aufsatz kann also keinen unbedingten Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Ich kann wohl behaupten, daß alle die Autorouten, die ich erwähne, tatsächlich vorhanden oder sogar in Betrieb sind; ich kann aber nicht garantieren, ob ich nicht die eine oder die andere Linie von mehr lokaler Bedeutung anzuführen unterlassen habe.

Es bestand (und besteht für die meisten Linien auch jetzt noch) die Vorschrift, daß immer mindestens zwei Automobile zusammen eine Fahrt unternehmen müssen, um die Gefahr von Unfällen zu beschränken, die ja in Gegenden, wo eine Siedlung von der anderen Hunderte von Kilometern entfernt ist, leicht verhängnisvoll werden könnten. Diese

Vorschrift war damals besonders nötig, denn die Autorouten waren noch weit von dem Zustand verhältnismäßiger Vollendung entfernt, in dem sie sich heutzutage befinden, und es kam mitunter vor, daß der eine oder der andere Wagen tagelang mitten am Wege liegen blieb.

Eine Autoroute in der Sahara darf man natürlich nicht an dem Maßstab einer europäischen Straße messen. In vielen Fällen beschränken sich die Herstellungsarbeiten darauf, die größten Hindernisse aus dem Weg zu räumen, die Route mehr oder weniger einzuebnen und in kurzen Abständen durch Steinhäufen oder Lehmpyramiden zu markieren; an sandigen Stellen wird manchmal eine Unterlage aus Holzknüpfeln und Zweigen geschaffen. Wenn einer der glücklicherweise seltenen Regengüsse eintritt, wird die Route oft auf weite Strecken vollständig zerstört. Die größte Schwierigkeit bildet die Überquerung jener Trockentäler, die fast alljährlich ein- oder mehrmals nach Regengüssen Wasser führen, sonst aber meist stark versandet sind. Bei Tamanrasset im Hoggar sah ich ein Beispiel einer sehr glücklichen Lösung dieser Schwierigkeiten. Dort sind an der Stelle, an der die Route das etwa 150 bis 200 Meter breite Trockental schneiden muß, quer über die ganze Breite des Tales mit Steinen gefüllte Palmfasersäcke in den Sandboden eingebettet. Diese machen, zu normalen Zeiten mit Sand überdeckt, das Trockental leicht befahrbar, bilden aber auch nach Regengüssen, wenn das fließende Wasser die ganze Sandschicht weggeschwemmt hat, eine etwas holprige, aber immerhin passierbare Unterlage.

Nur in Gebirgsländern bestehen teilweise richtige, in den Fels gesprengte Straßen, die in Kurven, die mitunter beträchtlichen Steigungen überwinden, tatsächlich den Namen „Bergstraße“ verdienen.

Als ich im Sommer 1927 meine erste große Karawanenreise in den Hoggar und das Azdjerland unternahm, wurde gerade an einer Autostraße gearbeitet, die El Golea mit Tamanrasset verbinden sollte. Zwischen El Golea und In-Salah war sie in den Grundzügen schon vollendet, wie ich mich, als ich sie während meiner Wanderung einigemale kreuzte, überzeugen konnte; im Tademait-Plateau war sie sogar zu einer schönen Bergstraße ausgestaltet. Man war nur noch damit beschäftigt, für manche Strecken neue Wege zu suchen, resp. die Route auf besseres, leichter befahrbares Terrain zu verlegen. — Auch auf der Strecke In-Salah—Tamanrasset mußte wohl schon seit mehreren Jahren etwas Ähnliches wie eine markierte Route bestanden haben, denn 1922 befuhren ja die Citroën-Auto diese Strecke und in den folgenden Jahren wurden noch einzelne andere Autoreisen nach Tamanrasset unternommen. Aber leicht und ohne wegekundigen Führer befahrbar war diese Route noch keineswegs; vor allem war sie auf weite Strecken, beson-

ders in der Sandebene des Tidikelt, überhaupt nicht vorhanden. Darum wurde eben 1927 an der Herstellung einer für jedermann benützbaren Straße gearbeitet.

Als ich im Jänner 1928, aus dem Azdjerlande zurückkehrend, in El Golea eintraf und dort wieder einige Beziehung zur Zivilisation bekam, erfuhr ich, daß in der Zwischenzeit der Automobilverkehr in der algerischen Sahara gewaltige Schritte vorwärts getan hatte. Von Colomb-Béchar nach Timbuktu verkehrten regelmäßig zweimal monatlich Automobile der Compagnie Transsaharienne, welche die Strecke, für die man zu Kamel  $1\frac{1}{2}$ —2 Monate gebraucht hatte, ich glaube, in 7 oder 9 Tagen bewältigten. Nun konnte also schon jedermann gegen Erlag eines verhältnismäßig bescheidenen Fahrpreises (meines Wissens 2700 oder 3000 Francs — ein Betrag, den ein mit eigener Kamelkarawane reisender Europäer auch aufwenden müßte) die Sahara bis zum Niger durchqueren. — Auf derselben Strecke wurden auch von der Compagnie Transatlantique Vergnügungsreisen in bequemen, luxuriösen Autocars veranstaltet, allerdings zu höherem Preise.

Es bestand u. a. ein neueröffneter Autobusverkehr zwischen Ghardaia und El Golea einerseits, zwischen Wargla und El Golea andererseits, der von Automobilen der Unternehmung Delauney bewerkstelligt wurde; der erste einmal wöchentlich, der zweite zweimal monatlich. Der Fahrpreis für Personen betrug: für in der algerischen Sahara Ansässige 175 Francs, für andere Fahrgäste 350 Francs. Für den Personenverkehr, mindestens soweit Europäer in Betracht kamen, konnte also schon damals das Automobil erfolgreich dem Kamel Konkurrenz machen, denn der Mietpreis eines Kamels von El Golea nach Ghardaia betrug etwa 60—80 Francs und der Lohn eines berittenen Führers für diese sieben-tägige Reise etwa 70 Francs, da man ja dem Manne auch die Rückreise vergüten mußte.

Anders aber lagen, damals wenigstens, die Verhältnisse, wenn es sich um Güterverkehr handelte. Ein Kilogramm Kamelfracht auf der Strecke Ghardaia—El Golea wurde mit 40 Centimes berechnet, während per Automobil die Spesen auf derselben Strecke für 1 kg mehr als 3 Francs betrug. Allerdings wurde, soviel ich weiß, der Preis schon im Jahre 1930 auf 1 Franc 50 Centimes pro Kilogramm herabgesetzt und ich hörte, daß für den Winter 1931 eine neuerliche Erniedrigung auf 50 Centimes in Aussicht genommen war — ein Preis also, der kaum höher war, als der für Kamelfracht bei achtmal schnellerer Beförderung. Bei diesen Preisen wird es natürlich keinem Europäer und wahrscheinlich auch keinem eingeborenen Händler, der keine eigenen Kamele besitzt, einfallen, das Kamel für den Gütertransport zu benützen. Dies trifft

aber nicht zu für die Eingeborenen, die selber Kamele besitzen: für diese würde sich die Verfrachtung per Auto keinesfalls rentieren, denn ihre eigenen Lastkamele kosten sie ja gar nichts.

Im Frühjahr 1928 verließ ich Afrika, um einen längeren Aufenthalt in Wien zu nehmen und hörte daher während eines halben Jahres nichts von den Verkehrsverhältnissen in der algerischen Sahara. Umso größer war meine Überraschung, als ich im Winter desselben Jahres wieder nach El Golea zurückkehrte und die ungeheure Entwicklung wahrnahm, die abermals der Automobilverkehr erfahren hatte und die selbstverständlich auch während meines neuerlichen 1½jährigen Aufenthaltes dortselbst weitere große Fortschritte erlebte. Ich will hier nicht die einzelnen Etappen dieser Entwicklung aufzählen, ich will nur ein ungefähres Bild von den Verkehrsverhältnissen geben, wie sie waren, als ich im Sommer 1930 die algerische Sahara verließ.

Eine gewisse Vorstellung von der gegenwärtigen Beschaffenheit der Straßen gibt schon die Tatsache, daß im Jänner und Februar 1930, anlässlich der Jahrhundertfeier Algeriens, zum ersten Male ein Autorennen durch die Sahara veranstaltet wurde. 40 Wagen nahmen an diesem Rennen teil, das in zweimonatiger Dauer von Algier über El Golea—Timimun—Adrar nach Gao am Niger und zurück über den Adrar der Iforhas—Tamanrasset—In-Salah führte und ohne Unfall verlief.

Regelmäßige Autoverbindungen bestanden im Jahre 1930 zunächst meines Wissens fast ausnahmslos zwischen jenen algerischen Oasen, die etwa nördlich des 30. Breitengrades gelegen sind. Außerdem waren zwei große Transsahara-Linien in Betrieb, die zweimal monatlich verkehrten: die eine, bereits erwähnte, von Colomb-Béchar über Adrar im Tuat nach Gao und Timbuktu, und die andere von El Golea über In-Salah in fünf-tägiger Fahrt bis vorläufig nach Tamanrasset im Hoggar. Der Verkehr auf der letztgenannten, etwa 1200 km langen Strecke wird von der Automobilunternehmung Catelan betrieben. Wieviel der Fahrpreis für Passagiere, die in bequemen Personenautos befördert werden, beträgt, weiß ich nicht genau; ich selbst habe die Fahrt von Tamanrasset bis El Golea in einem Lastauto der Unternehmung Catelan unternommen, die mir hiefür liebenswürdigerweise den ermäßigten, für Einheimische geltenden Preis von 1200 Francs berechnete.

Dieselbe Firma Catelan hat in In-Salah und Tamanrasset Hotels errichtet und unterhält auf der Strecke drei bewirtschaftete Rasthäuser; das erste im verlassenen kleinen Fort Miribel zwischen El Golea und In-Salah, die beiden anderen bei den Wasserplätzen Arak im Muidir-plateau und Iniker am Nordrande des Hoggarmassivs.

Was die Frachttarife betrifft, waren sie damals verhältnismäßig be-

trächtlich. Nach meiner Erinnerung kostete ein Kilogramm Autofracht von El Golea bis Tamanrasset 7 oder 8 Francs gegen ungefähr 2 Francs Kamelfracht. Doch war damals schon die Rede von einer Ermäßigung der Autofrachttarife, die vielleicht mittlerweile schon in Kraft getreten sein mag.

Außer den genannten Straßen, auf denen Autobusse (oder Autocars für Vergnügungsreisende) regelmäßig verkehrten, gab es eine ganze Anzahl Routen, auf denen ein regelmäßiger Autoverkehr nicht betrieben wurde. Zunächst wären die Routen von In-Salah über Auef nach dem Tuat und die direkte Route von In-Salah über das kleine verlassene Fort Inifel nach Wargla zu nennen. Ferner die Route von Fort Flaters über Amgid nach In-Salah einerseits, nach Tamanrasset andererseits. Außerdem war die Route El Golea—Tamanrasset auch schon als Transsahara-Route ausgebaut, und zwar einerseits nach Timbuktu, andererseits nach Agades in der Colonie du Niger. Und schließlich habe ich gehört, daß ein Autoweg von Wargla nach Djanet im Azdjerlande bestehe — nach Djanet, das vor drei Jahren noch als „am Ende der Welt“ gelegen betrachtet worden war —, auf der ein- oder mehrmals jährlich die Ablösung der im Azdjerland stationierten europäischen Militärpersonen in Automobilen bewerkstelligt wird. Es war zur Zeit meiner Abreise auch die Herstellung einer Autoroute geplant, die Tamanrasset mit Djanet auf dem Umweg über die Brunnen In-Gessam und In-Asaua verbinden sollte.

Eine ganze Reihe von Militärposten hatte je ein Automobil zur Verfügung, so daß ein Teil der notwendigen dienstlichen Reisen im Auto unternommen werden konnte.

Dies alles bedeutet aber noch nicht, daß Leben und Verkehr in der Sahara schon völlig auf den Kopf gestellt wären. Es gibt immer noch riesige Gebiete, die man auch heute noch nur mit dem Kamel durchstreifen kann. Die modernen Verkehrsmittel sind naturgemäß auf ganz bestimmte Strecken beschränkt und dienen, abgesehen vom Touristenverkehr, in erster Linie dem Zweck: eine möglichst rasche Verbindung zwischen dem algerischen Küstenlande und den sudanesischen Kolonien Frankreichs herzustellen, zwischen die sich die Sahara als ungeheures Verkehrshindernis schiebt. Auch will ich nicht unerwähnt lassen, daß, mindestens bis in die allerletzte Zeit, der Autobetrieb auf manchen Strecken nur mit Hilfe von Kamelkarawanen zu bewerkstelligen war; so zwar, daß die Kamele das nötige Benzin usw. zu den Depots herbeischaffen mußten. Das Wort, daß „das Auto das Kamel verschwinden lassen werde“, war also auch insofern zutreffend, als gar manches der armen Lastkamele im Dienste des Automobils zugrunde ging.

Für die Eingeborenen hat der Personenverkehr per Auto nur eine beschränkte Bedeutung. Wohl wird es niemandem mehr einfallen, etwa die Reise von El Golea nach Ghardaia zu Kamel zu unternehmen, wenn er den Fahrpreis für den Autobus aufzubringen vermag; aber nur ein sehr kleiner Teil der Eingeborenen ist dies imstande. Und eine größere Autoreise, sagen wir von El Golea nach Tamanrasset, kommt wohl nur für einige wohlhabende Händler in Frage.

Im Frachtverkehr spielt das Auto überhaupt, soviel ich weiß, vorläufig nur in den nördlichsten Gebieten eine Rolle. Es wurde z. B. auch der ganze Warenbedarf der südlicheren Militärposten durch Kamelkarawanen herbeigeschafft; mindestens zu jenen Posten, die ich kennen gelernt habe und bis zum Jahre 1930. — Für die mehr oder weniger bescheidenen Transaktionen der Eingeborenen kommt eine Verfrachtung per Automobil, wie bereits erwähnt, vorläufig kaum in Betracht.

Auch im Postverkehr spielte das Automobil zur Zeit meiner Abreise noch eine ganz untergeordnete Rolle. Ghardaia, resp. Wargla waren die Endstationen, bis zu denen die Post per Automobil befördert wurde. Weiter südlich gab es nur die Beförderung durch eingeborene Kamelreiter, die 1—2 Mal wöchentlich, auf einigen Strecken sogar nur 1—2 Mal monatlich, die Postsäcke von einer Siedlung zur anderen beförderten. Dieser Transport ist natürlich ziemlich langwierig; pro Tag legt ein Postreiter, je nach Dauer der Reise und nach Beschaffenheit der Terrains, 60—70 km zurück. Als Beispiel will ich den Postverkehr auf einer bestimmten Strecke anführen: von Ghardaia nach El Golea zweimal wöchentlich in 5 Tagen (270 km); von El Golea nach In-Salah zweimal wöchentlich in 7 Tagen (400 km) mit Ablösung bei Miribel; von In-Salah nach Tamanrasset bis zum Sommer 1929 einmal monatlich ohne Ablösung in 15 Tagen (650 km), seit dem Sommer 1929 einmal wöchentlich in 10 Tagen bei zweimaliger Ablösung bei Arak und Iniker.

Diese primitive Wüstenpost ist zwar recht langsam, aber sie funktioniert ausgezeichnet. Es kommt sogar (wenn man von Postverbindungen von Tamanrasset nach Agades und Timbaktu absieht) verhältnismäßig selten vor, daß ein Postreiter den festgesetzten Termin seines Eintreffens überschreitet. Verloren gegangen ist während der ganzen langen Jahre meines Aufenthaltes in der Sahara kaum jemals eine meiner Sendungen und alle Geldbriefe sind unversehrt in meine Hände gelangt.

Wertbrief- und rekommandierte Sendungen werden auf manchen Strecken nicht zugelassen; auch ist in einigen Militärposten die Höhe der ausgestellten Summe für Postanweisungen beschränkt.

Die Telegraphenleitungen sind auf den nördlichsten Teil der algerischen Sahara beschränkt (bis Ghardaia, resp. Wargla). In allen süd-

licher gelegenen Militärposten sind militärische Radiotelegraphiestationen errichtet. — Laghuat und neuestens auch Ghardaia haben Telefonverbindung mit Algier.

Über die Rolle, die der Flugzeugverkehr in der algerischen Sahara spielt, weiß ich nur sehr wenig zu berichten. Ein Wahrzeichen, das an die Anfänge des Luftverkehrs erinnert, habe ich im Laufe meiner Reise nach Agades an der Grenze zwischen der algerischen Sahara und dem französischen Sudan beim Brunnen Anesberakka angetroffen: nämlich die traurigen Reste eines Aeroplanes. General Laperinne hatte 1922, soviel mir bekannt ist, als Erster, eine Überfliegung der algerischen Sahara versucht, war bei Anesberakka, viele hundert Kilometer von jeder Siedlung entfernt, abgestürzt und hatte den Tod gefunden.

Meine Kenntnis vom Flugwesen in der algerischen Sahara beschränkt sich auf drei Tatsachen: erstens, daß während der Wintermonate ein regelmäßiger Passagier-Flugdienst von Algier nach Biskra funktioniert. Zweitens habe ich gehört, daß die Militärposten des Sauratales während des Winterhalbjahres einige militärische Aeroplane zur Verfügung haben. Und drittens bestand zur Zeit meiner Abreise der Plan, einen Luftpostverkehr von Algier über El Golea und Aulef nach Dakar in Senegambien zu eröffnen; als ich im Jahre 1930 die Sahara verließ, waren die Arbeiten zur Verwirklichung dieses Projektes schon in vollem Gange und möglicherweise ist in der Zwischenzeit der Flugpostverkehr bereits eröffnet worden.

Automobil und Flugzeug durchqueren heute schon die Sahara: darum wurde aber das Projekt einer Transsahara-Eisenbahn nicht aufgegeben. Was tut man in Europa, wenn man einen Plan ins Auge faßt? Man ernennt zunächst einmal Kommissionen, welche die Ausführungsmöglichkeiten und -bedingungen eingehend studieren. Dasselbe geschieht auch in der Sahara. Aber das Pfeifen einer Lokomotive, die einen Eisenbahnzug quer durch die Sahara führt, ist vorderhand nur Zukunftsmusik.

## Inselgruppen und Inselmeere.

Von Dr. Siegmund Schilder.

Bei der Ausarbeitung meiner Untersuchung „Insulare Zollgebiete“ (S. 22—42 dieses Bandes der Mitteilungen) bereitete mir Insulinde (Holländisch-Ostindien) nicht geringe Schwierigkeiten. Einerseits greift es nach Neuguinea, also in einen anderen Erdteil und ein wesensfremdes Gebiet über. Andererseits enthält Insulinde die Philippinen nicht; endlich umfaßt es auch staatsfremde Bestandteile, wie das britische Nordborneo und das zum Teil portugiesische Timor. Abgesehen von allen diesen Schwierigkeiten regte sich bei mir noch ein gefühlsmäßiger Widerstand dagegen, dieses von Inseln verschiedenster Größe und Be-

# 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: 1931

Band/Volume: [74](#)

Autor(en)/Author(s): Wagner-Jauregg Julie

Artikel/Article: [Der Verkehr in der algerischen Sahara. 223-232](#)