

## Kleinere Mitteilungen.

### Die Kohlenwirtschaft der Erde 1933.

Die Kohlenförderung der Welt verzeichnete im Jahre 1933 nach den Angaben im Jahresberichte des deutschen Reichskohlenrates erstmalig wieder eine Steigerung gegenüber dem Vorjahre, und zwar um 3·1 v. H. auf 1157·8 (1932: 1123·4) Mill. Tonnen, nachdem sie seit dem Höchststande von 1556·0 Mill. Tonnen im Rekordjahre 1929 stetig bis auf das Niveau von 1932 gefallen war. Dennoch bleibt sie auch jetzt noch um 13·9 v. H. hinter dem Stande des Jahres 1913, der mit 1342·2 Mill. Tonnen ausgewiesen wurde, zurück. Die seit 1932 eingetretene Zunahme beruht vorzugsweise auf der gesteigerten Steinkohlenproduktion, deren Anteil am Gewicht der Weltproduktion 1933 84·7 v. H. beträgt, im Brennwerte aber mehr als  $\frac{9}{10}$  ausmacht. Die Anteile der wichtigsten Steinkohle fördernden Länder an der Weltproduktion stellen sich, wie folgt, in Millionen Tonnen:

	Millionen Tonnen			
	1913	1929	1932	1933
Welt	1216	1326	950	980½
Vereinigte Staaten	517	552	324	340½
England	292	262	212	210
Deutsches Reich	190	103½	105	110
Rußland (europ.)	27	40	50	55
Frankreich	40	54	46	47
Japan	24	34	37	38
Polen	9	46	26	27½
Belgien	23	27	21½	25
Britisch Indien	16½	24	20½	18

Die stärkste Zunahme zeigen in dem letzten Jahre die Vereinigten Staaten von Amerika, doch beträgt ihre Erzeugung trotzdem erst 66 v. H. des Standes im Jahre 1913. Eine verhältnismäßig starke Zunahme zeigt auch Rußland. Das asiatische Rußland vergrößerte seine Gewinnung sogar von 10·0 auf 15·7 Mill. t, so daß die russische Kohlenförderung gegenwärtig doppelt so groß als 1913 ist. Die stärkste Steigerung der Produktion im Verhältnis zu 1913 verzeichnet Holland, welches seine Förderung gegenüber derjenigen von damals sechsfacht hat. England und Polen zählen zu den wenigen Ländern, deren Steinkohlengewinnung im letzten Jahre gesunken ist.

Die Braunkohlenförderung der Welt ist in nachfolgender Zusammenstellung in Millionen Tonnen festgehalten:

	Millionen Tonnen			
	1913	1929	1932	1933
Welt:	129·5	230	173	177·5
Deutsches Reich	87	174·5	123	127
Tschechoslowakei	23	23	16	15
Rußland	3	3	4	6
Ungarn	6	7	6	6
Jugoslawien	3	5·3	4·4	4
Österreich	2·6	3·5	3·1	3
Kanada	0·2	3·6	3	3

Während in Rußland und in Deutschland eine beträchtliche Produktionssteigerung verzeichnet werden konnte, hat die Erzeugung der meisten anderen Länder abgenommen. Dies ist auch in Kanada der Fall, obgleich seine Braunkohlenförderung sich gegenüber derjenigen im Jahre 1913 verfünffach hat. — Parallel mit der Steigerung der Steinkohlengewinnung ist auch die Koks-erzeugung erstmalig wieder gestiegen, und zwar von 78 Mill. t im Jahre 1932 auf 88 Mill. t im Jahre 1933 (gegen 107·5 Millionen t 1913). Die Briketterzeugung dagegen hat 1933 bloß den Stand vom Vorjahre mit 48 Millionen t (gegenüber 38·5 Millionen t im Jahre 1913) behauptet.

Der Kohlenverbrauch ist noch in vielen Ländern weiter zurückgegangen; Deutschland, Frankreich, Belgien und die Vereinigten Staaten dagegen verzeichnen eine leichte Zunahme.

### Erzeugung von Roheisen und Stahl in 1000 t.

	Roheisen			Stahl		
	1929	1932	1933	1929	1932	1933
Vereinigte Staaten von Amerika	43289	8700	13900	55731	13716	24100
Deutsches Reich	13239	3933	5267	16023	5747	7586
Saargebiet	2105	1463	1590	2209	1463	1680
Frankreich	10364	5549	6328	9700	5604	6519
Großbritannien	7711	3630	4200	9800	5330	7100
Belgien	4041	2784	2755	4110	2758	2669
Luxemburg	2905	1960	1888	2702	1956	1845
Rußland	4018	6200	7150	4718	5900	6600
Tschechoslowakei	1645	500	580	2193	670	760
Polen	706	199	306	1377	551	817
Italien	671	461	517	2122	1391	1764
Schweden	490	285	300	694	525	590
Österreich	462	304	—	632	205	—
Indien	1370	1060	1190	585	580	610
Japan. Reich einschl. Mandschurei	1515	1530	1930	2286	2350	2230
Erde zusammen	98500	39900	49450	120400	50800	67200

### Neue Bahnlinie zwischen Florenz und Bologna.

Der 22. April d. J. brachte die Eröffnung einer neuen Bahnlinie zwischen Florenz und Bologna, der sogenannten „Direttissima“, welche im Durchbruch des Gebirgsmassivs ein Meisterwerk italienischer Technik darstellt. Wohl vermittelten drei Eisenbahnlinien (Bologna—Pistoia—Florenz, 1864 eröffnet; Faenza—Florenz, 1893 in Betrieb genommen, und Parma—Sarzana (seit 1894) den Verkehr zwischen Nord- und Mittelitalien, doch haften ihnen mancherlei Mängel an, die einen beträchtlichen Zeitverlust nach sich ziehen, weshalb schon 1882 der Plan einer direkten Verbindung von Florenz über Prato nach Bologna auftauchte, der jedoch wegen des erforderlichen gewaltigen Durchbruchs des Apennin nicht zur Durchführung kam. 1915 wieder aufgegriffen, brachte der Kriegsausbruch bald Stillstand der begonnenen Bautätigkeit, die erst mit dem faschistischen Regime ernstlich aufgenommen und trotz schwerer Hemmnisse in zwölfjähriger,

durch mannigfache Fehlleistungen erschwerte Arbeit zu Ende geführt wurde. Schöpfer des Planes, der nur geringe Änderungen erfuhr, ist der Erbauer der alten Linie Florenz—Bologna (über Pistoia), Ingenieur Protche. Von Bologna ausgehend, folgt die neue Linie erst auf etwa 2 km der Bahn Bologna—Faenza—Ancona und nimmt dann ihren Verlauf gegen Prato (83 km), wo sie wieder in die alte Bahnlinie einmündet (14 km). Hierbei unterfährt sie den Apennin in einem 18.510 m langen Tunnel (Durchfahrzeit 13 Minuten) und erreicht mitten in diesem mit 322,5 m ü. M. ihren Kulminationspunkt (die alte Linie dagegen steigt auf dem Colle di Prachia auf 615·9 m ü. M. an). Ungefähr halbwegs im Tunnel ist zur Abrangierung von Güterzügen, um Schnellzüge vorzulassen, ein Bahnhof angelegt. Neben dem großen Apennintunnel umfaßt die neue Strecke noch 30 kleinere Tunnels, deren bedeutendster, der Tunnel von Monte Adone, zwischen Pianoro und Vado, 7135 m aufweist, der von Pian di Setta (Grizzano-Lagaro) ca. 3000 m. Die Gesamtlänge der Tunnels auf dieser Strecke macht mit 37 km = rund 45 v. H. der gesamten Linie aus. Die Strecke, von keiner einzigen Straße überquert, ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern. Sie weist 40 größere Brücken und Viadukte, sechs Überführungen, 58 Unterführungen und 117 kleine Brücken auf, ist durchaus doppelgleisig und elektrifiziert. Die technischen Schwierigkeiten erforderten den Einsatz von 3000 Arbeitern, doch stieg die Zahl zeitweise auf fast das Doppelte. Die Kosten belaufen sich auf rund 1 Milliarde Lire. Die neue Verbindung bedingt eine Kürzung der Fahrzeit zwischen Florenz und Bologna um ca. 1½ Stunden, die sich auch in den internationalen Anschlüssen auswirkt.

### Italiens Erzeugung und Ausfuhr von Olivenöl.

Die Kultur des für die Länder des Mittelmeerbeckens charakteristischen Ölbaumes nimmt in Italien, besonders in seinen südlichen Provinzen, eine hervorragende Stellung ein. Sie umfaßt eine große Zahl von Olivensorten, solche mit hohem Ertrag als auch minder ergiebige, häufig nebeneinander. Zu den geschätztesten gehören die „Frantocana“ in Toscana, die „Coratina“ in Apulien, die „Moraiaola“ in Umbrien, die „Rosciola“ in Latium u. a., deren Öl den besten Erzeugnissen der andern Olivenöl gewinnenden Länder gleichgestellt werden kann.

1933 wurde die mit Ölbäumen beplante Fläche in Italien auf 2,078.103 ha geschätzt, wovon ungefähr 25% auf Reinanbau, der Rest auf Mischkulturen entfallen, welche letztere in Mittelitalien, besonders in Toscana, in Latium und in den Marken vorherrschend sind, aber auch in den Abruzzen, in Campanien, Calabrien und auf Sizilien betrieben werden. Reinkultur überwiegt im Süden, besonders in Apulien, ist aber auch für Ligurien kennzeichnend.

Die italienische Olivenölerzeugung zeigte besonders in den letzten Jahren, z. T. wohl auch infolge der Aufeinanderfolge günstiger, ertragreicher Jahre, eine erhebliche Steigerung. Das Erzeugungsmittel des letzten Jahrfünfts (1928—1933) belief sich auf 13 Millionen q, während im Mittel der Jahre 1909—1914 etwas weniger als 10·8 Millionen q ausgewiesen wurden. Die Olivenerträge dienen fast ausschließlich zur Ölgewinnung. Nachstehende Angaben geben Aufschluß über die italienische Erzeugung an Oliven und an Öl sowie deren Schwankungen infolge der veränderlichen Witterungsverhältnisse und möglicher Verheerung durch Schädlinge:

	Olivenernte in 1000 q	Ölherzeugung in 1000 hl
Durchschnitt 1909—1914	10.769	1.808
Durchschnitt 1928—1933	13.000	2.218
Jahr 1928	14.139	2.400
„ 1929	17.207	3.113
„ 1930	7.920	1.344
„ 1931	14.003	1.428
„ 1932	12.988	2.260
„ 1933	11.736	1.761

Den Löwenanteil zur Gesamterzeugung trägt Süditalien mit rund 60 v. H. bei. Mittelitalien liefert über 20 v. H., den Rest Norditalien und die Inseln.

Verteilung der Olivenölerzeugung (in 1000 q).

	1931	1932	1933
Norditalien:	95·9	67·5	142·3
davon Ligurien	74·9	45·6	119·1
Venezia Giulia u. Zara	13·2	7·4	11·2
Mittelitalien:	378·6	497·7	372·2
davon Toscana	185·1	209·2	167·8
Latium	131·6	223·0	109·3
Süditalien:	1497·6	1414·1	1002·0
davon Apulien	691·0	800·0	474·0
Calabrien	506·6	139·3	237·4
Abruzzen u. Molise	135·1	215·9	110·0
Campanien	109·8	162·5	106·0
Inseln:	456·0	283·2	237·6
davon Sizilien	374·1	248·5	223·3

Italien besitzt 9400 Ölfabriken, davon etwa  $\frac{1}{5}$  mit mechanischem Betrieb, die sich über Süditalien (60 v. H.), Mittelitalien (ca. 14 v. H.) und die Inseln (ca. 16 v. H.) verteilen, etwa 10 v. H. entfallen auf Norditalien. Nicht inbegriffen in obige Zahl sind die Ölmöhlen der Landwirte, welche die selbst erzeugten Oliven verwerten. Um die Olivenöle den Forderungen des Geschmacks der wichtigsten Verbrauchermärkte anzupassen, betreibt die einheimische Ölindustrie etwa 30 Öltraffinerien mit einer täglichen Leistungsfähigkeit von über 5.500 q, deren bedeutendste Gruppe (17 Betriebe mit insgesamt über 60 v. H. der produktiven Leistungsfähigkeit der italienischen Olivenöltraffinerien) sich in Ligurien befindet. Apulien umschließt 8, Toscana 3, Latium, Calabrien und Sizilien zusammen 6. Die mittlere Jahreserzeugung der Olivenöltraffinerien, die neben einheimischem Öl auch das aus dem Auslande bezogene behandeln, schwankte in den letzten Jahren zwischen 700.000 und 800.000 q. — Etwa 100 Betriebe der Ölgewinnung widmen sich der Bearbeitung der Olivenschalen, die im allgemeinen 30—40 v. H. des Bruttogewichtes der Oliven darstellen und je nach dem angewandten Ölgewinnungsverfahren 5—10 v. H. Öl ergeben. 22 dieser Betriebe befinden sich in Apulien, 40 in Toscana, 11 in Sizilien, 4 in Ligurien, Calabrien u. a. O. Ihre Produktion, ca. 250.000 bis 300.000 q, findet in den heimischen Seifenfabriken, aber auch im Auslande, besonders in den Vereinigten Staaten, die ca. 70 v. H. aufnehmen, Absatz (1929—1933 im Mittel 155.800 q jährlich).

Italien nimmt unter den Ausfuhrmärkten für Olivenöl einen hervorragenden Platz ein. Die Ausfuhr ist von jährlich 326.000 q im Mittel der Jahre 1924—1928 auf jährlich rund 440.000 q im Mittel der Jahre 1929—1933 angewachsen. Der bedeutendste Absatzmarkt für italienisches Olivenöl ist Nord- und Südamerika, die zusammen mehr als 70 v. H. der italienischen Olivenölausfuhr aufnehmen. Argentinien steht mit bis 45 v. H. an der Spitze; es folgen die Vereinigten Staaten mit rund 30 v. H. und Brasilien mit 5—6 v. H. Der Rest der Ausfuhr verteilt sich auf Frankreich, Großbritannien, Deutschland, die Schweiz, Österreich u. a.

### **Bergsteiger-Expedition zum Karakorum.**

In den letzten Augusttagen brachte eine Kabelmeldung aus Skardu im Gebiete von Kaschmir kurzen Bericht über die Ergebnisse der bereits auf dem Rückmarsch nach Srinagar befindlichen Expedition zum Karakorum, die im März 1934 unter Führung Prof. Dyhrenfurths, des Leiters der Internationalen Kantschindschanga-Expedition 1929, aufgebrochen war. Unter den 14 Teilnehmern, ausgezeichneten Bergsteigern, befinden sich auch die Gattin des Leiters und der Schweizer Alpinist Marcel Kurz sowie mehrere Filmoperateure, da die Ziele des Unternehmens nicht so sehr wissenschaftliche als bergsteigerische und filmische waren. Der eingelangte Bericht meldet die Durchführung mehrerer Erstbesteigungen von Gipfeln des Queen Mary Peak Stockes, die über 7000 m Seehöhe hinanreichen: des Golden Throne (Ostgipfel) mit 7250 m, des 7775 m hohen Hauptgipfels, des Mittagsgipfels 7450 m und des Westgipfels 7530 m.

### **Zur Erforschung des Rudolfseegebietes.**

Auf Seite 89 f. der diesjährigen Mitteilungen ist über die englische, unter Leitung des Geologen V. E. Fuchs stehende "Rudolf Lake Rift Valley Expedition" berichtet worden, daß zwei der sechs an dem großangelegten Unternehmen beteiligten Wissenschaftler, u. zw. der Naturforscher Dr. W. S. Dyson sowie der Kartograph W. R. Martin seit mehr als zwei Wochen vermißt werden. Die Beiden hatten schon vorher die wohl noch von keinem Menschen betretene, im Süddeile des Sees gelegene große Kraterinsel besucht und sich damals auf ihr fünf Tage lang festgehalten gesehen, weil die dort fast ständig herrschenden stürmischen Windverhältnisse eine Rückkehr zum Hauptlagerplatze in der Südostecke des Sees unmöglich machten. Die oro-hydrographischen Verhältnisse des in Rede stehenden südlichen Seegebietes erinnern sehr an jene der Nordadria, wo sie bekanntlich zur Entstehung der berüchtigten Bora Veranlassung geben; der dort vorherrschende Südostwind weist auch, was Heftigkeit und böiges Auftreten anlangt, ganz die charakteristischen Merkmale stürmischer Bora auf; ein Befahren des südlichen Seeteiles ist deshalb selbst mit einem seetüchtigen Boote nicht ohne Gefahr. Dr. Dyson und Mr. Martin haben sich am 1. August d. J. ein zweites Mal auf den Weg zur ungefähr 18 km entfernten Insel gemacht, auf welcher sie eine Woche lang zu Forschungszwecken verbringen wollten. Als sie nach vierzehntägigem Ausbleiben noch nicht zurückgekehrt waren, veranlaßte der Expeditionsleiter, daß von Marsabit — dem in Luftlinie ungefähr 130 km entfernten Hauptorte der Northern Frontier Province — auf drahtlosem Wege von Nairobi, der Hauptstadt der Kenya Kolonie, ein Flugzeug angefordert wurde, indes er selbst sich dem Seeufer entlang auf die Suche nach den Vermißten machte. Das Flugzeug traf schon am 16. August ein, kreiste mehrmals über dem ganzen Inselbereich und überflog auch das umliegende Küstengebiet. Auf der Insel wurde lediglich eine aufgelaassene Lager-

stelle festgestellt und von Turkanaleuten ist in der Folge weitab bei der Ferguson Bai nur ein Sonnenhelm aufgefischt worden. Auf der Insel wurden überraschenderweise einige Ziegen gesichtet, die wohl als Zeugen einer ähnlichen Katastrophe gelten können, von welcher an der Ostküste von Fischfang lebende Elmolo zu irgend einer Zeit betroffen wurden. Das zwar große, doch vollkommen kahle und unbewohnbare, jungvulkanische Eiland ist von Eingeborenen wohl niemals aus freien Stücken aufgesucht worden. Im ganzen Bereiche des Rudolfsees gibt es nur armselige Einbaumkähne, die für ein Befahren dieses zu allen Zeiten stürmisch bewegten Gewässers nicht in Betracht kommen. Die an der Ostküste des Sees in geringer Zahl hausenden Elmolo bewerkstelligen ihre Umzüge auf Flößen, die aus mehreren, mit einander verbundenen Kähnen bestehen und hochbeladen mit Hausrat aller Art im seichten Uferwasser der Küste entlang gestakt werden. Irgendeinmal dürfte ein solches Floß abgetrieben und auf der großen Insel gestrandet sein.

H ö h n e l.

### Die Bedeutung von Ifni im neuzeitlichen Verkehr.

In der jüngsten Zeit soll Großbritannien der spanischen Regierung wegen Anlage eines Flugzeug- und eines Schiffsfahrtsstützpunktes in Ifni, der spanischen Enklave an der Atlantischen Küste in Marokko, Vorschläge unterbreitet haben. Fast gleichzeitig konnte man lesen, daß nicht eine britische, sondern eine deutsche Fühlungnahme bei der Madrider Regierung zwecks Erlangung einer Flughafen-Konzession für die deutsche Fluglinie nach Südamerika erfolgt sei, nachdem dem von der „Deutschen Flughansa“ zusammen mit der „Air-France“-Gesellschaft ausgearbeiteten Übereinkommen hinsichtlich des Luftpostverkehrs mit Südamerika die Bestätigung der französischen Regierung versagt geblieben war. Französischen Berichten zufolge (vgl. *L'Afrique Française*, 44. Jhg. Nr. 6 [1934], S. 338 u. 354: *Les conditions de l'occupation espagnole à l'Ifni*) hat der französische Generalresident in Marokko Mitte Juni l. J. der spanischen Regierung anlässlich eines Besuches in Madrid dargelegt, daß es nicht angehe, daß Spanien England oder Deutschland Konzessionen für die Anlage eines Flughafens im Territorium von Ifni mache.

Das Gebiet von Ifni, mit einer Fläche von 2500 km<sup>2</sup>, umfaßt einen annähernd 25 km breiten Landstrich an der Atlantischen Küste im südlichen Marokko zwischen dem Wadi Noun im Süden und der Mündung des Wadi Bou Sedra im Norden, wie der französisch-spanische Vertrag vom 27. November 1912, Art. 6 besagt (vgl. *L'Afrique Française*, 1927, S. 512). Diesen Landstrich hat Spanien bereits 1860 von Marokko erhalten, ohne aber bisher regeres Interesse für das zunächst scheinbar wenig wertvolle Land zu entfalten. Was nun den die Nordgrenze darstellenden Wasserlauf anlangt, ist zu bemerken, daß die Bezeichnung „Wadi Bou Sedra“ in Marokko selbst unbekannt ist (sie findet sich aber in englischen, französischen und spanischen Karten des Gebietes), doch lassen die Lageangaben erkennen, daß dieser Wasserlauf mit dem Wadi Selguemat (Asif en Saulguemat) zu identifizieren ist, wie auch der spanischen Karte zu einem Aufsatz von Beltran Rozpide im *Boletín de la Real Sociedad Geográfica* von Madrid (1926) entnommen werden kann, die am rechten Ufer des Grenzflusses im N des Territoriums, der sich südlich der Koubba de Sidi Mohammed ben Abdallah in den Atlantischen Ozean ergießt, die Bezeichnung „Asif en Saulguemat“, und unmittelbar unterhalb dieser, am linken Ufer desselben Flusses, die Bezeichnung „Uad bou Sidra“ trägt. Somit würde dieser Wasserlauf die Nord-

grenze des Gebietes darstellen. Dem entgegen betrachtet die spanische Regierung — wohl von dem Wunsche getragen, die Gesamtheit des Stammes der „Ait Bu Amaran“, von dem einige Gruppen tatsächlich nördlich des Wadi Selguemat siedeln, unter spanischer Herrschaft zu vereinigen — als Nordgrenze ihres Territoriums die Mündung des nördlicher verlaufenden Wadi Tiguinif. Auf dem Gebiete von Ifni leben etwa 20.000 Leute an kleinen Buchten und in bescheidenen Siedlungen von Fischfang, Gartenbau und von der Kultur der Dattelpalme.

Die Bedeutung Ifni's für den Verkehr und den Wettbewerb der großen Flugmächte hat veranlaßt, daß am 3. Juni d. J. eine gemischte (spanisch-französische) wissenschaftliche Expedition in das Territorium entsandt wurde, der auch zwei Kartographen zugeteilt worden sind. Aufgabe derselben ist die Festlegung der Nordgrenze gegen Französisch Marokko, sowie die Erforschung der physischen Eigenschaften des Landstriches und seiner wirtschaftlichen Möglichkeiten.

### Die Eröffnung der Kongo-Ozean-Bahn.

Mit der im Juli 1934 eröffneten Bahnlinie Brazzaville—Pointe-Noire hat Französisch Äquatorialafrika die wirtschaftlich so wichtige Zufahrtsstraße vom Kongo zum Ozean erhalten, deren Fehlen den wirtschaftlichen Aufschwung des Gebietes schwer beeinträchtigt hat<sup>1</sup>. Während das Landinnere in seinen 5300 km schiffbarer Wasserwege (Kongo und seine Nebenflüsse) ein gutes natürliches Verkehrsnetz besaß, fehlte es an einem solchen zum Meere hin, da die in etwa 400 km Entfernung von der Küste zu diesen parallel streichenden Bergzüge von Mayumbe einen natürlichen Wall bilden und die Schifffahrt auf dem unteren Kongo hemmen, der innerhalb seines Durchbruchs durch das Gebirge auf etwa 280 km hin bis zum belgischen Hafen Matadi (in 120 km Entfernung vom Ozean) zahlreiche Stromschnellen und -fälle aufweist. Bei Matadi beginnt dann das schiffbare Estuar des Stromes. In der sicheren Erkenntnis, daß der wirtschaftliche Wert des Kongobeckens von seiner Erschließung durch die Eisenbahn bedingt ist, schritten die Belgier schon vor dem Weltkrieg an den Bau der 390 km langen Bahn Matadi—Kinchassa, welche im nicht schiffbaren Gebiete des Kongounterlaufes den Verkehr sichert und sowohl dem belgischen als auch dem französischen Kolonialgebiet gute Dienste leistete. Der stetig anwachsende Verkehr erforderte aber den Bau einer Bahn auch im französischen Territorium. Die ersten diesbezüglichen Studien reichen in das Jahr 1887 zurück. 1907 wurde dann Pointe-Noire zum Endpunkt der geplanten Linie am Ozean bestimmt. In den folgenden Jahren studierten Fachmänner das Hafengebiet sowie das an der projektieren Trasse. Bald nach Baubeginn brach der Weltkrieg aus und rückte ihn wieder weiter hinaus. 1921 endlich wurde in Brazzaville der östl. Sektor begonnen, 1923 der von Pointe-Noire ausgehende; nach zwölfjähriger Arbeit wurde das Werk vollendet. Von Pointe-Noire ausgehend, quert die 512 km lange, mit einer Spurweite von 1,067 ausgestattete Bahnlinie, um einen Durchgangsverkehr nach Belgisch Kongo und Südafrika zu ermöglichen, auf etwa 50 km eine wenig bewegte Savanenregion und dringt dann in den Tropenwald ein. Die Querung des Mayumbe-Zuges erforderte die Durchführung zahlreicher Kunstbauten, die Anlage tiefer Einschnitte, Dammaufschüttungen u. a. Die Eisenbahn benützt dann die tiefen Talfurchen mehrerer die Waldzone durchströmender Flüsse. Nach lan-

<sup>1</sup> Vgl. L'inauguration du Chemin de fer Congo—Océan, in Revue générale des Chemins de Fer, Paris 1934, 54<sup>me</sup> Année, 2<sup>me</sup> Semestre No. 2, S. 123 f.

gem Anstieg unterfährt sie zwischen km 141 und 143 den Gipfel des Massivs, den Bamba-Berg, in einem 1696 m langen Tunnel — dem längsten in Afrika —, steigt dann in das Niarital hinab, quert das Bergbaugesbiet von Mindouli, überschreitet den Missafo-Sattel und erreicht schließlich über die Zuflüsse Loualou, Madzia, Dijouë, deren letzter unterhalb Brazzaville einmündet, den Talweg des Kongo. Die Baukosten beliefen sich auf 1 Milliarde Franken. Der schwierigste Teil des Bahnbaus war die Untertunnelung des Bamba, welche vier Jahre erforderte. Die Entfernung der Stationen voneinander entspricht im Mittel etwa 18 km. Die Bahnanlage soll einem gesteigerten Güterverkehr, besonders in der Richtung zum Atlantischen Ozean gerecht werden.

### Der Ausbau der südafrikanischen Eisenindustrie.

Die Bemühungen der südafrikanischen Regierung um den Ausbau der südafrikanischen Montanwerke zielen vor allem dahin, die wirtschaftliche Entwicklung des Landes durch Gründung neuer Großindustrien von der konjunkturbedingten Goldminenindustrie unabhängig zu machen. Die bestehenden Eisenwerke werden durch zwei Konzerne, die „Union Steel Corporation of South Africa“ und die „S. A. Iron and Steel Industrial Corporation“ kontrolliert, in deren Aufsichtsräten Regierungsbeamte Sitz und Stimme besitzen. Durch die Produktionsaufnahme bei den von der South African Iron and Steel Industrial Corporation erbauten „Pretoria Steelworks“ ist die südafrikanische Eisenindustrie in ein neues Entwicklungsstadium getreten. Die derzeit bestehenden Betriebe gewährleisten eine Erzeugungskapazität von jährlich 150.000 t und dürften die neuen Stahlwerke, voll ausgenützt, schon in diesem Jahre in der Lage sein, einen Großteil der bisherigen Eiseneinfuhr durch Eigenerzeugnisse zu ersetzen. Im März dieses Jahres wurde der erste Hochofen angeblasen und ist das Werk heute voll beschäftigt. Die Koksofenbatterien können jährlich rund 180.000 t Koks herstellen.

Die gesetzlich verfügte Erhöhung des Aktienkapitals der Pretoria Steelworks um 500.000 £ soll der Errichtung eines Blechwerkes mit jährlicher Produktionskapazität von 30.000 engl. t dienen. Die Belegschaft desselben wird 400 bis 500 Mann betragen, während das Hauptwerk 1200—1300 Mann beschäftigt.

Die Ausbaubestrebungen in der südafrikanischen Eisenindustrie führten zu einem Zusammenschluß der beiden oben genannten Konzerne in der „Steel Sales Company of Africa“, die eine südafrikanische Rohstahl-Verkaufsgemeinschaft darstellt und das Monopol für den Absatz der Eisen- und Stahlerzeugnisse besitzt. Auch eine Kontrolle der gegenseitigen Produktion ist in Aussicht genommen.

# 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: 1934

Band/Volume: [77](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen 198-205](#)