

logus cartographorum, Peterm. Mitt., Erg.-H. 199, Gotha 1928, S. 71) sowie Gerh. Mercator zollten. Während Waldseemüller an der Richtigkeit der Darstellung zweifelte und die Flüsse 1522 im Sande verlaufen ließ, zeichnete L. Fries die Flußläufe genau so, wie er sie auf der Carta Marina von 1516 vorfand, und bemerkt ausdrücklich, daß er sie „der Wahrheit wiedergegeben habe“ (veritati restituta). Gerh. Mercator aber hat die Darstellung der Carta Marina Waldseemüllers von 1516 so hoch geschätzt, daß er sie auf seinen Globus von 1541 im wesentlichen übernommen und bis zu seinem Lebensende († 1594) in den verschiedenen Neuausgaben<sup>1</sup> beibehalten hat.

## Dakar.

Von Maria Leiter.

Stadt und Hafen von Dakar, heute Verwaltungssitz von Französisch-Westafrika mit über 100 000 Einwohnern, sind junge Gründungen, deren Entstehen und rasches Aufblühen nur im Ablaufe der Entwicklung der Weltwirtschaft während der letzten Jahrzehnte ihre Erklärung finden können. Dakar dankt seinen raschen Aufstieg nicht so sehr seiner örtlichen als seiner weltwirtschaftlich hervorragend günstigen Lage am südlichen Atlantik (unter etwa 15° n. Br.), deren Vorteile mit der fortschreitenden Entwicklung der Verkehrstechnik immer mehr hervortreten. Vor etwa 100 Jahren noch unfruchtbarer Basaltfelsen, Sande und Sümpfe, erwuchs auf der Halbinsel des Kap Verde, mit regenarmen Wintern und gefährlich feuchten, heißen Sommern, bewohnt von einer spärlichen, verstreut siedelnden Negerbevölkerung (Lebus), eine moderne französische Stadt, Symbol der Ausweitung der Weltwirtschaft in enger Bindung mit den neuesten Errungenschaften der Technik, durch die der Mensch die zum Teil ungünstigen natürlichen Gegebenheiten (Klima, Sumpflandschaften) zu meistern vermochte.

Die Westküste Afrikas, eine von den Nord—Süd verlaufenden Meeresströmungen gebildete Schwemmlandsküste, ist, von einigen Landzungen, die kleine Häfen tragen (Villa Cisneros, Port-Etienne, Saint-Louis), abgesehen, bis unter 15° n. Br. geradlinig und flach. Das Kap Verde, das sich in das Meer hinaus vorschiebt, ist kein Vorgebirge. Die Meeresströmungen haben hier ein dem Festlande vorgelagertes basaltisches Inselchen durch Anschwemmungen mit diesem verbunden, daher einerseits Basaltfelsen, die große Tiefen säumen, landwärts aber Sande und Sümpfe. Im Gegensatz zum übrigen Küstenverlauf finden sich hier

<sup>1</sup> H. Averdunk und Dr. J. Müller-Reinhard: Gerhard Mercator und die Geographen unter seinen Nachkommen. Peterm. Mitt., Erg.-Heft 182, Gotha 1914, S. 33.

mehrere Buchten mit Tiefen von 5 bis 6, ja 10 m wenige Meter von der Küste, davon drei, gegen Süden offen, im Schutze vor den Nordwinden wie auch der Ablagerungen der Strömungen, ausgezeichnete natürliche Häfen bilden. Die südlichste birgt den heutigen Hafen Dakar, Erbe eines alten befestigten Stützpunktes, des Städtchens Gore auf der gleichnamigen Basaltinsel, etwa eine Meile südwestlich vom Kap Verde, das schon von normannischen Seeleuten besucht, vorübergehend Stützpunkt einer in Rouen beheimateten Handelslinie war, welche Gold, Elfenbein und Gewürze aus Westafrika holte. Später von Portugiesen und Holländern aufgesucht, war Gore eine Zeitlang Stützpunkt jener berühmten Rundfahrten geschäftstüchtiger Handelsherren, die hier, um niemals ohne Fracht zu fahren, das „Ebenholz“ = Negersklaven als billige Arbeitskraft verluden, welche ihnen die Eingeborenen der Küstengebiete aus dem Landinneren holten. Die Kleinheit des Raumes auf der Insel bedingte ein enges Zusammenrücken der Bewohner (etwa 5000), daher enge Gäßchen trotz regen Lebens und Verkehrs, die mit dem Aufblühen Dakars dahinschwanden. In die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts fallen Versuche zweier französischer Gesellschaften im Gebiete am Kap Verde mit dem Anbau tropischer Pflanzen, deren Kultur durch Aufhebung der Sklaverei in Amerika schweren Schaden erlitten hatte. Sie brachten französische Kolonisten herbei, die sich auf der Halbinsel ansiedelten und unweit des Eingeborenendorfes Dakar kleine Häuser und Schuppen errichteten, doch unter Klima und Fieber schwer litten. Ihre Anwesenheit auf der Halbinsel führte aber bald zu einem regelmäßigen Verkehr von der Insel zur Halbinsel, so daß goreische Händler schon um 1840 ihre Kontore dahin verlegten. Ende Mai 1859 wurde die Halbinsel von Kapitän Protet offiziell für Frankreich in Besitz genommen, wodurch das Wirtschaftsleben eine sichere, umfangreichere Basis erhielt. Die Fortschritte im Schiffbau und Verkehr schufen in der Folge bessere Verbindungen zwischen den großen Wirtschaftsgebieten, deren Schwerpunkt sich mehr gegen Süden verlagerte, was Dakar zugute kam, wählte ja die „Compagnie de Navigation des Messageries Impériales“ das Kap Verde als Stützpunkt für ihre geplante Schifffahrtslinie Frankreich—Brasilien und errichtete hier 1863 einen kleinen Hafen mit zwei Wellenbrechern, der bis 1898 unverändert blieb. Das Vordringen der französischen Expeditionen unter Faidherbe und Galliéni gegen Westen und Süden mit der Ausdehnung des französischen Kolonialbesitzes ließ aber eine Verlegung des Verwaltungssitzes aus der nun zu weit nördlich gelegenen bisherigen Hauptstadt Saint-Louis nach Dakar zweckmäßig erscheinen (1902), dessen einzigartige Lage, von der französischen Kriegsmarine erkannt, für die Anlage eines Flottenstützpunktes ausersehen worden

war und nunmehr auch zum Verteiler der Wirtschaftsgüter der westafrikanischen Kolonialgebiete für den Weltmarkt werden sollte.

Die Errichtung des großen Hafens um 1902 brachte Dakar jenen Aufschwung, der die Einwohnerzahl der kleinen Hafenstadt, die 1902 8737 ausmachte, bis 1914 auf 25 000 anwachsen ließ und 1940 100 000 erreicht hat. Durch die Überlegenheit seiner technischen Ausstattung gelang es Dakar, auch die Konkurrenz von St. Vincent und des Hafens von La Luz auf Las Palmas zu überwinden. Der Hafen von Dakar, das Singapur des Atlantik, auf der am weitesten in den Ozean hinaus vorgeschobenen Halbinsel des afrikanischen Festlandes, in gleich günstiger Lage für die Schiffahrtslinien um das Kap der Guten Hoffnung nach Indien und dem Fernen Osten wie für jene nach Südamerika (Entfernung von Pernambuco etwa 3700 km)<sup>1</sup>, ist auch Ausgangspunkt eines regelmäßigen Flugdienstes mit dem Mutterlande und vor allem wichtiger Stützpunkt für den transatlantischen Flugverkehr. Bis August 1940 ist von der Wasserflugzeugbasis des Hafens von Dakar aus der Südatlantik mit deutschen Maschinen, die mehr als 20 Millionen Briefe beförderten, 375mal überflogen worden. Mit dem Jahre 1940 sollte von diesem vorgeschobenen Posten Afrikas eine Luftverkehrslinie von rund 3050 km nach Natal, dem südöstlichsten Punkte Südamerikas, auch für den Passagierverkehr aufgenommen werden, welcher Plan durch den Kriegsausbruch nicht mehr zur Ausführung gekommen ist.

Die Entfernung vom französischen Kriegshafen Brest entspricht etwa der von Pernambuco, die von Bordeaux derjenigen Dakar—Rio de Janeiro; die Entfernung Dakars vom Kap der Guten Hoffnung beträgt etwa 4600 km. Die Schiffahrtskarte zeigt, wie stark sich die Schiffahrt nach Südafrika und dem Fernen Osten auf Dakar stützt<sup>2</sup>, wie umfangreich aber auch der Schiffsverkehr nach Süd- und Mittelamerika ist. Von den wichtigsten Schiffahrtslinien, die Dakar anlaufen, sind die meisten in Marseille beheimatet, das im Handel von Dakar den ersten Platz einnimmt, in Bordeaux, Le Havre und Rouen (Chargeurs Réunis und Transports de l'Afrique Occidentale Française). Von 1830 im Jahre 1933 eingelaufenen Schiffen waren 893 fremder Flagge. Unter diesen standen die skandinavischen Staaten an erster Stelle, dann englische

---

<sup>1</sup> Seit 1853 führt die Compagnie des Frères Touache (später Compagnie de Navigation Mixte) ihre Schiffe über Dakar nach Pernambuco, ferner die Schiffahrtsfirma Fabre & Fraissinet, die Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur nach Südamerika.

<sup>2</sup> Erfolg, den Dakar seiner schiffahrtstechnisch vorzüglichen Ausgestaltung dankt. Erst die großen modernen Überseedampfer schlagen die kürzeste Route ein, während die Segler, um unter Wind zu bleiben, vom direkten Weg abweichen und die brasilianische Küste entlang segeln mußten.

und italienische Schiffe, holländische, deutsche, spanische, portugiesische, jugoslawische, japanische und griechische Fahrzeuge.

Der Hafen von Dakar hat eine durch mächtige Wellenbrecher geschützte Reede (die beiden ersten 1898 errichtet), deren Südzone 1902—1912, die Nordzone 1926—1932 ausgebaut wurde und durch eine 250 m breite (10 m Tiefe) Passage mit dem offenen Meere in Verbindung steht. Ein Blinklicht mit 26 Meilen Leuchtradius am Leuchtturm des Kap Verde kennzeichnet die Einfahrt. Die Reede umfaßt 225 ha; die verschiedenen Hafenbecken von 7 bis 10 m Tiefe, je nach dem Zwecke der sie begrenzenden Molen (allgemeiner Handel, Handel mit Erdnüssen, Brennstoffen), gruppieren sich um eine auf 10 m Tiefe gebrachte Mittelzone von etwa 300 m Radius und sind in der Richtung der vorherrschenden Winde orientiert. Am äußersten Ende des großen Wellenbrechers befindet sich ein besonderer Petroleumposten. Die Lagerplätze haben eine Ausdehnung von 70 ha und verfügen über 5 km Kaianlagen. Der Militärhafen kann Schiffe von 300 m Länge und 9 m Tiefgang aufnehmen. Im Norden des Hafens, zwischen diesem und dem Seebahnhof, ist die Basis für Wasserflugzeuge. Dem Hafenverkehr dienen mehr als 15 km Eisenbahnen zwischen dem Süd- und dem Nord- (See-) Bahnhof. Die Regsamkeit des Hafenverkehrs wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, deren Auswirkungen starke Unregelmäßigkeiten auslösen. 1934 wurden im Einlauf 2253 Schiffe, im Auslauf 2223 Einheiten mit einer Gesamttonnage von 7 121 553 t registriert. 589 037 t wurden gelöscht, 566 285 t verladen. Der Hafen von Dakar ist der bedeutendste Hafen Westafrikas und genießt finanzielle Autonomie. Über ihn strömen 70—80 % aller Ausfuhrgüter des Senegal, des französischen Sudan und Mauretaniens mit Ausnahme der Erdnuß auf den Weltmarkt, kommen Manufakturwaren, vor allem Maschinen, ins Land. Hauptausfuhrhafen für Erdnüsse ist Kaolak. Das auffallende Mißverhältnis zwischen der Brutto- tonnage der Schiffe und der in Dakar verladenen Güter (20—25 v. H.) ist Beweis dafür, daß Dakar vorwiegend Schiffahrtsstützpunkt ist. Das Anlaufen der Transatlantikdampfer schafft einen besonderen Handelszweig, nämlich die Ein- und Wiederausfuhr von Brennstoffen (Kohle und Mazut), der drei Fünftel der gesamten Handelstätigkeit Dakars ausmacht. Die Bedeutung der Kohle ist in den letzten zehn Jahren stark zurückgegangen (1929 betrug die Ein- und Ausfuhr von Kohle etwa  $\frac{1}{2}$  Mill. t, 1934 nur noch 213 000 t). Die Kohle, welche zu 85 % aus England kommt, dient aber nicht allein der Versorgung der Schiffe, sondern auch derjenigen der Eisenbahnen nach dem Landinneren. Eine Eisenbahn verbindet Dakar mit dem früheren Regierungssitz Saint-Louis und Linguère am Senegal, eine andere mit Diourbel, Kayes, Bamako und Kulikoro am Oberlauf des Nigers. Die Regierung als Unter-

nehmer ist bemüht, die Frachtkosten durch Staffeltarife zu verringern, um auch den fernen Gütern die Verfrachtung nach Dakar zu ermöglichen; so befördern diese Linien jährlich nahezu  $\frac{1}{2}$  Million Tonnen.

Eine gute Ergänzung der Bahnlinien bildet das den Senegal, den Sudan und Mauretanien überziehende, etwa 24 000 km umfassende Straßennetz, zum Teil gut gepflasterte und das ganze Jahr hindurch befahrbare Straßen und zum größeren Teil nur in der Trockenperiode passierbare, deren Verkehr auf die Monate November bis Juni beschränkt ist. Neben diesen befahrbaren Straßen und Pisten legt sich aber noch ein weites Netz von Karawanenwegen um die Stadt. Aber auch die Wasserwege sind dem Güterverkehr in recht beträchtlichem Maße dienstbar. Kulikoro, Endpunkt der Bahn von Dakar an den Niger, besitzt einen regelmäßigen Frachtbootdienst nach Kabara, dem Hafen von Timbuktu. Obwohl Dakar an keinem Flußlauf liegt, spielt es dennoch die Rolle eines richtigen Flußhafens, da die beiden Ströme Senegal und Casamance wegen der Flußbarren von Saint-Louis und von Carabane für Ozeanschiffe nicht zugänglich sind. Sie werden von starken Motorbooten befahren, welche die Küste entlang nach Dakar kommen. Auf dem Senegal können kleine Boote mit nur 40 cm Tiefgang in der Zeit von Oktober bis Mai nach Podor gelangen, während der Fluß den Winter über großen Schiffen bis Kayes zugänglich ist. Auf dem Casamance besteht ein regelmäßiger Schifffahrtsdienst bis Ziguinchor, der sich über die Wintermonate bis Kolda fortsetzt. Podor, Saint-Louis, Ziguinchor und auch Rufisque sind nur kleine Häfen, deren Regsamkeit von Dakar abhängt. Gelingt es der Wirtschaft Dakars, in der Verfrachtung der Ausfuhr Güter Dakars, besonders der Erdnüsse, auf großen Frachtdampfern nach Europa gegenüber der bisherigen Methode auf kleinen Frachtbooten von Kaolak aus, die Oberhand zu gewinnen, so wird Dakar künftig alleiniger Umschlagplatz für alle Güter von den flachen Frachtbooten auf die großen Ozeandampfer sein.

In dem Maße, als der Kohlenverkehr in Dakar abnimmt, steigt jener mit Mazut. 1925 noch ganz unbedeutend, erreichte er 1934 bereits 600 000 t. Er kommt in Tankschiffen aus Venezuela und wird zur Gänze wieder ausgeführt. Für Feuerungsstoff Bunkerstation<sup>3</sup>, ist Dakar hin-

<sup>3</sup> Den Hafen von Dakar laufen an: 1. Postschiffe der Chargeurs Réunis von Antwerpen, von Le Havre und von Bordeaux; Fabre & Fraissinet, Société Générale T. M. V. von Genua; Deutscher Afrikadienst aus Hamburg, von Le Havre; Elder Dempster & Co., halbmonatlich von Liverpool, Fabre & Fraissinet, Compagnie Paquet, Compagnie France-Amérique, Société Générale T. M. V. von Marseille; Cosulich Line von Triest. — 2. Frachtschiffe: Société Navale de l'Ouest, Chargeurs Réunis (kombinierter Dienst) von Hamburg, Antwerpen, Dünkirchen, Le Havre und Bordeaux; Elder Dempster & Co., wöchentlich von Hamburg, Rotterdam und Ant-

sichtlich der anderen Güter Durchgangshafen. Der Erdnußhandel ist infolge Ausfuhrschwierigkeiten durch Errichtung von Zollschranken in Deutschland und Italien seit 1930 stark zurückgegangen und hat sich auf den französischen Markt umgestellt. Die Ausfuhrmenge von Erdnüssen macht etwa die Hälfte des Gewichtes der Ausfuhr der im Lande erzeugten Güter aus; daneben kommt noch Palmkernen, Palmöl, Mahagoniholz, arabischem Gummi, Häuten, Baumwolle, Sisal, Kapok und Kakao einige Bedeutung zu<sup>4</sup>. Die wichtigsten Einfuhrgüter sind Baumwollgewebe, Reis, Kohle (= Bunkerkohle für die anlegenden Schiffe), Zucker, Tabak, Weine und Branntwein, Maschinen, Kraftwagen, Petroleum. Die Einfuhr an Lebensmitteln (1934 = 16 356 t, und zwar Mehl, Zucker, Kartoffeln u. a.) kommt aus französischen Häfen, die von Garnen, Stoffen, Kleidern besonders aus Frankreich, von bedruckten Geweben und Eingeborenenkleidung immer mehr aus Japan. Aber Dakar ist nicht nur Handelshafen, es dient auch dem Reiseverkehr der Beamten, Händler und Landwirte nach Senegambien und dem Sudan, die hier den Eilzug nach Saint-Louis, nach Kayes oder Bamako besteigen oder, in entgegengesetzter Richtung reisend, verlassen, um das Schiff oder das Flugzeug zu nehmen.

Seit 1926 verbindet ein regelmäßiger Flugdienst (etwa 20 Stunden), ursprünglich nur für die Beförderung von Postgut, später auch für den Personenverkehr, Dakar mit Paris, während ein französischer Küstenflugdienst die französischen Besitzungen am Golf von Guinea bis Pointe-Noire bedient und an den von Belgien und Frankreich gemeinsam betriebenen Luftdienst Algerien, Französisch-Äquatorialafrika—Belgisch-Kongo Anschluß hat, der auch einen Zweig nach Madagaskar vorschiebt.

Zwei untermeerische Kabel verbinden Dakar mit Brest, drei andere mit Pernambuco, Cadix und Konakri, eine Funkstelle mit der weiten Welt.

Die Stadt Dakar erstand nur im Zusammenhang mit ihrem Hafen, dem sie sich in ihrer Anlage angepaßt hat. Im Schutze des Militärhafens (mit einem Trockendock, Hafenbecken für Torpedoboote, einem Arsenal zur Heranbildung einheimischer Matrosen, Werkstätten, Brennstoff- und Pulvermagazinen) und zweier Küstenbatterien breitet sich der Handelshafen aus, an dem sich zahlreiche Handelshäuser, Kontore der Schifffahrtsgesellschaften niederließen, später Zweigstellen französischer, besonders bordelaisischer Unternehmen, die zumeist auch in den anderen

---

werpen; Maurel et Prom, regelmäßiger Dienst von Bordeaux und Marseille; Société du Haut-Ogooué, Küstenschiffahrtsdienst zwischen Dakar, Saint-Louis und Kayes; American-West Africa, alle 20 Tage von New York.

<sup>4</sup> Viele vorbeikommende Schiffe nehmen hier auch Trinkwasser auf: 1933 wurden 130 000 t davon verladen.

Hauptorten Französisch-Westafrikas Zweigniederlassungen eröffnet haben, wenig Spezialgeschäfte, sondern ganze Basare, die ihre Kunden mehr durch reiche Auswahl als durch Güte der Ware anlocken. Die Stadt ist nicht hinter der Entwicklung des Hafens zurückgeblieben. Die Verlegung des Regierungssitzes von Saint-Louis nach Dakar (1902) zog auch diejenige der wichtigsten Verwaltungsämter Französisch-Westafrikas nach sich, und damit wurde die Stadt auch der kulturelle und intellektuelle Mittelpunkt des Verwaltungsgebietes. Sie ist auch der Sitz des Marine-Stabschefs desselben. Ihrem raschen Aufschwung gemäß hat sich die Bevölkerung von 1902 bis 1933 mehr als verzehnfacht und ist seither weiter angewachsen. Mit der Entwicklung des heimischen Marktes Hand in Hand ging die industrielle (Nahrungsmittelindustrie, Reparaturwerkstätten u. a.), gingen aber auch weitgehende Bestrebungen zur Assanierung des gesamten Siedlungsgebietes, so daß Dakar (Wasser- und Elektrizitätswerk) heute eine gesunde, mit allen modernen Errungenschaften der Hygiene wie auch der Technik ausgerüstete Stadt ist<sup>5</sup>.

Die Bevölkerung von Dakar besteht vorwiegend aus Eingeborenen; die Zahl der Europäer wird mit 6500 angegeben. Während in der Kolonie Senegal der Anteil der Europäer an der Gesamtbevölkerung nur 0,13 v. H. ausmacht, beläuft er sich in den Städten im Mittel auf 1 bis 1½ v. H., in Dakar aber auf 15 v. H., zumeist Franzosen, und zwar Beamte und Händler (35 v. H.) oder Soldaten (15 v. H.), manchmal mit ihren Familien<sup>6</sup>. Neben den Franzosen sind noch etwa 25 v. H. Ausländer im Handel tätig. Eine Besonderheit stellt die etwa 2000 Seelen zählende Kolonie von katholischen Libano-Syriern dar, die hier Zuflucht gefunden haben. Wirklich autochthon sind nur die Lebus, etwa 8000 bis 9000 Seelen, welche früher von Fischfang und etwas Ackerbau lebten, unter der französischen Verwaltung aber Handeltreibende und Handwerker geworden sind. Die übrige farbige Bevölkerung setzt sich aus Volof aus Kayor, Tukulen, Peuhlen, Saraholen aus dem Bakel, Serer und Bambara von Baol, Kassutern, Mauren und zahlreichen Marokkanern aus dem Norden zusammen, die, durch den Handel angezogen, zugewandert sind und durch die Verschiedenheit ihrer meist in leuchtenden Farben gehaltenen Tracht und ihren eigenartigen Schmuck

<sup>5</sup> Am gefährlichsten für den Europäer sind die durch Stechmücken verbreiteten Krankheiten, das Gelbe Fieber und die Schlafkrankheit.

<sup>6</sup> Die Männer erstellen 65 v. H. der Bevölkerung; auf Frauen entfallen nur 25 v. H., auf Kinder 10 v. H. Da das feuchtheiße Klima von den Europäern gesundheitlich schwer ertragen wird, ist sowohl in den Verwaltungsämtern als auch bei den Handelsunternehmungen ein häufiger Wechsel des Personals üblich, der den Angestellten eine Rückkehr nach der Heimat erleichtert.

dem Stadtbilde eine eigene, bunte Note verleihen. Der Lebensmittelversorgung dienen vier große Märkte, von denen zwei gedeckte den Europäern vorbehalten sind. Als Hauptstadt von Französisch-Westafrika wurde Dakar eine eigene Gemeinde und löste sich von Gore los, das, nunmehr bedeutungslos geworden, 1929 seine Autonomie verlor. Der gewählte Magistrat untersteht seit 1924 einem eigenen, die Verwaltung der Stadt und ihrer Umgebung überwachenden Gouverneur.

## Die Wüste als Gebiet des Motorverkehrs.

Von Hans Slanar.

Die jüngsten Ereignisse in Nordafrika haben die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Verwendung von Motorfahrzeugen in der Nord-Sahara gelenkt, zumal die Wüste bislang als für Motorfahrzeuge besonders unwegsam galt. Nun haben die Franzosen schon 1923 durch die berühmten Citroën-Raupenschlepper diese Meinung als irrtümlich hingestellt, wenn auch — wie das lesenswerte Buch von Haardt-Audouin-Dubreuil<sup>1</sup> zeigt — hier Spezialfahrzeuge auf einer lange durch Truppen vorbereiteten Route diese erste Querung der Westsahara durchführten. Heute laufen im Winter zweimal wöchentlich Autobusse auf dieser „Piste“ von Wargla nach Zinder im Sudan und eine Fahrt durch die französische Sahara hängt nur von der Lösung einer Fahrkarte ab. Schon 1935 plante der Johannesburgener Autoklub sogar eine Wettfahrt von Kapstadt nach Algier, die dann allerdings infolge der Zeitläufte unterblieb. Von späteren Fahrten seien die Berichte Arnold Heims<sup>2</sup> über die Fahrt von der Elfenbeinküste nach Algier im Jahre 1934, Hilde Böhmers Bericht<sup>3</sup> über die österreichische Motorradexpedition 1935—36 Kapstadt—Kairo und der gute Bericht James C. Wilsons<sup>4</sup> über die Querung Lagos—Massaua erwähnt. Besondere Bedeutung kommt aber heute dem prächtigen Werke des Grafen Ladislaus v. Almásy<sup>5</sup> zu, der seit Jahren als Forscher und Spezialberater der ägyptischen Regierung die libysche Wüste und die anschließende Wüstensteppe des Sudan wie kein anderer kennenzulernen Gelegenheit hatte.

<sup>1</sup> Haardt-Dubreuil, Die erste Durchquerung der Sahara im Automobil. Vowinckel Verlag, Berlin 1924.

<sup>2</sup> Arnold Heim, Negro Sahara. Verlag Hans Huber, Bern 1934.

<sup>3</sup> Hilde Böhmer, Mit 14 PS durch Afrika. Buchfolge der Lesergilde, Wien 1936.

<sup>4</sup> J. C. Wilson, Mit Motorrad und Beiwagen quer durch Afrika. Wilhelm Goldmann Verlag, Leipzig 1938.

<sup>5</sup> L. E. Almásy, Unbekannte Sahara, Brockhaus, Leipzig 1939.

# 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: 1941

Band/Volume: [84](#)

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

Artikel/Article: [Dakar. 7-14](#)