

- [4] E. Tietze, Erläuterungen zur geologischen Karte von Freudenthal. Wien 1898.
- [5] K. Berger, Die Besiedlung des deutschen Nordmährens im 13. und 14. Jahrhundert. Brünn 1933.

Der Plan der Transsaharabahn.

Von Maria Leiter.

Auf der Volta-Tagung zu Rom im Jahre 1938 wurden in einer Reihe von Vorträgen maßgebender Fachleute aller großen Kolonialstaaten wie auch des Deutschen Reiches die afrikanischen Verkehrsfragen eingehend erörtert¹. Und hier tritt uns in klarer, überzeugender Weise das Urteil des Verkehrsdirektors im französischen Kolonialamt, Charles Maitre-Devallon, der 20 Jahre seines Lebens dem französischen Kolonialdienst gewidmet hat, entgegen. Maitre-Devallon schöpft seine Erfahrung aus einer neunjährigen Tätigkeit als Ingenieur in Algier vor dem Weltkrieg und gleichfalls neunjähriger Arbeit (1919 bis 1928) in Marokko; weitere drei Jahre waren dem Studium der Saharabahn gewidmet; seit 1930 leitet er die Verkehrsabteilung im Kolonialministerium in Paris. Sein Urteil geht dahin, daß eine ersprießliche Kleinerschließung der gewaltigen Räume des tropischen Afrika ohne Schienenweg nicht denkbar und daß die Eisenbahn für den Massenverkehr der Kolonialprodukte unentbehrlich sei. Er gibt auch erstmalig ein Urteil über die Abgrenzung der Aufgaben zwischen Schiene und Kraftwagen. 50 000 bis 60 000 t Jahresleistung möge man dem Kraftwagen überlassen; darüber hinaus arbeite die koloniale Eisenbahn billiger, und zweifellos liege der Schienenweg auch unter dem bestorganisierten Lastwagentransport. Er könne allenfalls nur vom Wassertransport unterboten werden. Der errechnete Selbstkostenpreis (für 1 Tonnenkilometer Fracht 1½ Goldcentime-Zugsförderungs-Selbstkosten) setzt allerdings eine mittelschwere Linienführung voraus, die Möglichkeit, Züge von 500 t Gewicht zu fahren und etwa die halbe Nutzlast bei der Fahrt von der Küste ins Innere. Dem Kraftwagen möge der hochwertige Personentransport überlassen werden; im Lastverkehr aber soll der Kraftwagen den wichtigen Zubringerdienst, bzw. die Verteilung und Sammlung der Produkte übernehmen. Maitre-Devallon empfiehlt neben dem Bahnbau den Ausbau des Straßennetzes, aber nicht Allwetterstraßen, da er Wege, die in der Trockenzeit befahrbar sind, für ausreichend hält, weil ja Ernte und Abtransport der Produkte, deren Wachstum in die Regenzeit fällt, in der Trockenzeit erfolgen. Doch müssen ausreichende Lastwagentransporte organisiert werden, daran es noch gebricht. Bei normaler Bodengestaltung seien die Anlagekosten der Eisenbahn nicht wesentlich höher als die der Straße, ein sehr wichtiger Erfahrungssatz.

Mehr als je hängt die wirksame Erschließung Innerafrikas von großen durchgehenden Schienenwegen ab, wofür in den letzten 20 Jahren nur wenig geschehen ist². Besonders der Bau der Transsaharabahn mit 3000-t-Zügen wird eine völlige Revolutionierung der Produktionskraft Innerafrikas im Gefolge haben. Wohl ist der Binnenverkehr in Afrika im allgemeinen gering, doch müssen hier die Ar-

¹ Vgl. Die afrikanischen Verkehrsfragen auf der Volta-Tagung zu Rom 1938 in Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1941, Heft 3, S. 365 ff.

² Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1941, Heft 3, S. 469 ff.

beiterwanderungen über 1000 und 2000 km sowie ähnliche weite Transporte von Viehherden, von Produkten wie Kokosnüsse, um sie an die Käufer heranzubringen, erwähnt werden. Das Kernproblem liegt aber darin, daß das tropische Afrika auf etwa 20,4 Millionen km² nur etwa 61 Millionen Bewohner, d. s. 9 auf 2 km², zählt. Man muß diese Menschen jedoch erst an die Verkehrsstraßen heranbringen, eine bevölkerungspolitische und Raumordnungsfrage von allergrößter Bedeutung, deren Lösung genaueste Kenntnis der innerafrikanischen Verhältnisse (Boden, klimatische Lage — bei Umsiedlungen besonders zu beachten —, Selbsthaftmachung nomadisierender Stämme u. a.) erfordert, Aufgaben des Verkehrsproblems, die weit über die übliche technische und kommerzielle Trassierung hinausgreifen.

Die Verwirklichung des seit Jahrzehnten erörterten Projektes des Baues der Transsaharabahn schien schon durch das Gesetz vom 27. Juli 1928, die Bildung einer Studiengemeinschaft für die Transsaharabahn betreffend, greifbare Formen anzunehmen. Die Einstellung des Kraftwagens im Verkehr durch die Wüste hatte ja für deren Durchforschung und verkehrstechnische Erschließung bereits hervorragende Dienste geleistet. Dennoch kam es zu keiner Entscheidung. Erst 1938, kurz vor Ausbruch des Krieges, wurde der Plan fast ausschließlich aus militärischen und strategischen Gründen wieder tatkräftig aufgenommen, um im Kriegsfall auf diesem kürzesten Wege Truppen an die Mittelmeerküste zu bringen, für deren Transport Kraftwagen, auch wegen des überaus großen Bedarfes an Treibstoff, nicht in Frage kommen konnten. Nachdem für den Bahnbau beträchtliche Summen bewilligt worden waren, wurde noch 1938 mit dem Bau begonnen. Man beabsichtigte die Linie Constantine—Wargla bis zum Hoggargebirge auszubauen und von dort Abzweigungen in südöstlicher Richtung zum Tschad, in südwestlicher zum Nigerknie und weiter über Timbuktu nach Segou, Endpunkt der von Dakar landeinwärts vorstoßenden Bahn, zu führen. Mit Kriegsausbruch 1939 trat in den Arbeiten wieder Stillstand ein. Der Ausgang des Krieges für Frankreich hat eine vollständig neue Lage geschaffen, und wieder zeigt sich (Blockade des atlantischen Seeweges) der ungeheure Wert einer sicheren, leistungsfähigen, transsaharischen Landverbindung nicht nur für den Zusammenhalt des Kolonialbesitzes in Nord- und Mittelafrika, sondern auch für die Versorgung Europas mit landwirtschaftlichen Produkten und Rohstoffen aus dem Raume südlich der Sahara.

Am 22. März 1941 veröffentlichte das französische Gesetzblatt „Journal Officiel de l'État Français“ nunmehr ein Gesetz über den Bau einer Eisenbahn, welche die nordafrikanischen Kolonialgebiete mit dem Niger verbinden soll³. Der Beschluß, mit dem Bau sofort zu beginnen, wird mit verkehrs- und wirtschaftspolitischen Notwendigkeiten unter Betonung gesamteuropäischer Gesichtspunkte begründet. Ein dem Gesetz vorangestellter Bericht an den französischen Staatsoberhaupt besagt, daß Europa, wolle es seine Stellung in der Welt behalten, so eng als möglich mit dem afrikanischen Kontinent verbunden werden müsse. Die Bedeutung der Transsaharabahn liege darin, daß sie wirtschaftlich und geographisch die erste Teilstrecke einer Transkontinentalverbindung darstelle, welche Europa einen internationalen und friedlichen Weg zur Durchdringung des schwarzen Erdteils eröffne. Sie sei ein Teil des großen Handelsweges Rhein—Rhône—Marseille—Algier—Niger—Kongo—Kapstadt und schaffe für Deutschland und seine Randstaaten einen Zugang zu dem bisher noch viel zu wenig ausgenützten und außerordentlich steigerungsfähigen Markt Äquatorialafrikas. Dieser werde in dem

³ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1941, Heft 3, S. 469 ff.

Maße, als die asiatischen und amerikanischen Märkte für Europa zurücktreten, an Bedeutung gewinnen.

Nach den von dem Staatssekretär für die Kolonien Konteradmiral Platon und dem Staatssekretär für Verkehrswesen Berthelot der Presse gegenüber abgegebenen Erläuterungen ist eine gegen das Projekt von 1938 abgeänderte, erheblich westlicher verlaufende und bedeutend kürzere Linienführung vorgesehen, die im wesentlichen einem von der oben erwähnten Studiengemeinschaft gemachten Vorschlag entspricht. Es ist beabsichtigt, die in Bau befindliche, fast vollendete Linie Nemours—Bu Arfa zunächst über Colomb Béchar nach Kenadsa zu verlängern. Dieser Ort, mit bedeutendem Kohlenbergbau, war bisher nur durch eine wenig leistungsfähige Schmalspurbahn mit dem algerischen Hafen Mostaganem verbunden. Die neue Linie kürzt den Weg zum Mittelmeer von 1000 auf rund 500 km und ermöglicht den Abtransport der vorerst von 100 000 t auf 1 Million Tonnen zu steigenden Kohlenförderung der Gruben des Kenadsagebietes, aus deren verstärkter Förderung Frankreich den Kohlenbedarf seines gesamten nordafrikanischen Kolonialbesitzes zu decken erhofft, was eine weitgehende Entlastung für das Mutterland bedeuten würde. Mit den Bauarbeiten der Verbindungsstrecke Bu Arfa—Kenadsa ist bereits begonnen worden. Sie sollen so rasch durchgeführt werden, daß die gesamte Linie Nemours—Kenadsa in wenigen Monaten in Betrieb genommen werden kann. Diese Linie würde das erste Teilstück der zukünftigen Transsaharabahn darstellen, die weiter über Beni Abbès und Adrar führen und in fast genau südlicher Richtung im Zuge einer alten Karawanenstraße verlaufend, die nördliche Nigerausbuchtung bei In Tassit erreichen soll. Von hier sind Gabelungen vorgesehen. Eine Linie soll dem Niger stromaufwärts folgen und über Timbutku in Segou Anschluß an die Bahn nach Dakar und gegebenenfalls nach Konakry finden, während ein anderer Zweig, stromabwärts bis Niamey verlaufend, die Verbindung mit den Bahnen zur Guinea-küste herstellen soll. Nach sachverständigen Urteilen bietet die gewählte Linienführung bis zum Niger technisch keine besonderen Schwierigkeiten; sie überschreitet überwiegend ebenes Gelände mit gutem, festem Baugrund. Der auf kurzer Teilstrecke bestehenden Gefahr der Versandung kann durch entsprechend überhöhte Gleislage begegnet werden. Mit Ausnahme eines 350 m langen und 38 m hohen Viaduktes bei Colomb-Béchar sind keine größeren Kunstbauten nötig, weshalb sich die Baukosten verhältnismäßig niedrig stellen dürften. Sie wurden für den Streckenkilometer auf etwa $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken, für die gesamte Strecke, einschließlich der Abzweigungen, auf etwa 6 bis 8 Milliarden Franken veranschlagt, wovon etwa 65 v. H. auf Materialkosten des Bauaufwandes entfallen dürften.

Im Gegensatz zu früheren Beurteilungen wird jetzt die Rentabilität als gesichert bezeichnet, weil die bereits weit fortgeschrittenen Bewässerungsarbeiten im Nigertal ertragreiches Neuland größten Ausmaßes ergeben werden. Die noch sehr steigerungsfähige Produktion an Baumwolle, Reis, Ölfrüchten u. a. bringt auch jetzt bereits recht beachtliche Ernten. Schon die Abbeförderung dieser Mengen rechtfertigt den Bau. Die Bahn wird aber auch ausgedehnten Neuverkehr bringen, denn erst durch dieses billige Transportmittel wird die Erschließung und Bewirtschaftung der ertragreichen, aber verkehrsfernen Gebiete Innerafrikas ermöglicht werden. Eingehende Berechnungen ergaben, daß die Transsaharabahn für den Transport von Massengütern durch die Wüste die beste und billigste Beförderungsmöglichkeit darstellt, besonders gegenüber dem Bau von festen

Autobahnen. Die Kosten 1 Tonne Fracht zwischen Mittelmeer und Niger wurden für die Bahn mit 600 bis 800 Franken, für den Kraftwagen mit 4000 bis 6000 Franken errechnet; der gewaltige Unterschied ist in den niedrigeren Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten des Schienenweges begründet. Ein schwieriges Problem bilden freilich noch die Beschaffung und Bereitstellung der erforderlichen Rohstoffe, der Schienen und nicht zuletzt ausreichender Arbeitskräfte. Für den Bau der Transsaharabahn, der mehrere Jahre beanspruchen wird, ist ein eigener Dienst vorgesehen. Die Schwierigkeit der Wasserversorgung erfordert die Verwendung von Diesellokomotiven, welche nur die für Kühlzwecke erforderliche Wassermenge im Tender mitführen.

Adolf Emanuel Forster.

Auf eilig eingeschlagenem Wege zur Forschung und Arbeit hat Adolf Emanuel Forster am 12. Juni 1939 der Tod ereilt. Sein Hinscheiden hinterläßt Lücken sowohl in der geographischen Forschung als auch in der Betreuung der geographischen Wissenschaft. A. E. Forster, jederzeit bereit, selbst Opfer zu bringen und ohne solche für sich anzunehmen, war stets umsichtig bedacht, für andere verantwortlich zu sein, ohne jemals von anderen Rücksicht und Fürsorge zu erwarten; er verkörperte alle jene Eigenschaften, die als Mannestüchtigkeit gepriesen werden. Unwandelbare Treue zu seiner Heimat, seinem Vaterlande, seinem Volke, zu seinem Lehrer und seiner Wissenschaft erfüllte ihn Zeit seines Lebens und machte ihn zum Vorbild. Diese Treue verband die Schüler Albrecht Pencks aus den Jahrgängen während Adolf E. Forsters Tätigkeit am Geographischen Institut der Universität Wien zu fester Freundschaft. Gemeinsam mit diesen Freunden hat A. E. Forster an großen Handbüchern und an Zeitschriften gearbeitet oder mindestens deren Arbeit jederzeit gefördert. Obwohl niemals Lehrer im Hauptberuf, hat er an der Ausbildung einer großen Zahl Geographen wesentlichen Anteil genommen und sich gerne an der Verbreitung geographischer Kenntnisse beteiligt und Vorträge gehalten.

Am 22. Mai 1868 als Sohn des Apothekers in der Stadt Königsberg an der Eger geboren, kam Adolf E. Forster 1887 an die Universität Wien, an welcher er neun Semester vornehmlich Naturwissenschaften studierte: Geographie bei Albrecht Penck, Wilhelm Tomaschek, Geologie bei Eduard Sueß, Franz Wähner sowie Eduard Reyer, Meteorologie und Klimatologie bei Julius Hann, Josef Maria Perntner, Astronomie sowie Geodäsie bei Josef Hepperger und Robert Schramm. Weitere Vorlesungen über Mathematik, Deutsches Schrifttum, Geschichte an der Universität Wien sowie Vorlesungen und praktische Übungen an der Technischen Hochschule daselbst, besonders unter Leitung von Franz Toula, ergänzten seine Vorbereitungen auf wissenschaftliche Aufgaben, die er in seinem späteren Hauptberuf in weitausgreifender Weise gelöst

ZOBODAT - 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: [Der Plan der Transsaharabahn. 227-230](#)