

Stadtverwaltung, im Staatsdienst sowie in militärischen Diensten. Nicht eingeschlossen in die Zahl der 60.000 Arbeiter sind die 17.000 „Trishaw“-Radfahrer und die 6000 „Tricycle“-Radfahrer (Personen-, bzw. Gütertransportmittel, die die früheren „Rickshaws“ ersetzt haben).

Industriezweige verbunden mit Gummi- und Gummiwarenerzeugung bieten in 88 Arbeitsplätzen Beschäftigung für mehr als 600 Arbeiter. Der nächstbedeutendste Erwerbszweig ist die Maschinenindustrie mit 3000 Arbeitern (142 Arbeitsstätten). Weitere Möglichkeiten bieten die Rohmaterialien Holz (Möbelfabrikation) und Öl.

Arbeitsmöglichkeit in Baugewerbe und Konstruktion, früher einmal die größte Industrie Singapores, ist sehr zurückgegangen.

1939 waren 16.000 Arbeiter im Baugewerbe beschäftigt, 1947 nur mehr 6800 Arbeiter. Dieser Rückgang ist auf eine Einschränkung im Bauprogramm der Regierung und auf die sehr hohen Kosten der privaten Bautätigkeit zurückzuführen. Ende 1947 hat sich bereits eine Arbeitslosigkeit bemerkbar gemacht, der jedoch — wie erwartet wird — durch die geplante Errichtung von großen Fabriken (Glasfabrikation und Motorräderherzeugung) Einhalt geboten werden wird.

McKerron, P. A. B., Annual report on Singapore for 1. IV. — 31. XII. 1946, Report on Singapore for the year 1947, Singapore Government printing office.

Die großen Schnellnachrichten- und Fluglinien in Afrika.

Von Koloman Kränkl.

Afrika stellt heute im Weltkabelnetz einen wichtigen Knotenpunkt dar. Viele der Kabel, die von Europa nach Nordamerika, aber alle Kabellinien, die von Europa nach Südamerika, nach Asien, bzw. nach Australien führen, haben Stützpunkte in Afrika oder auf den dem Kontinente vorgelagerten Inseln. Gegenwärtig beträgt die Länge der Unterseekabel, welche in Afrika einen Stützpunkt haben oder dort endigen, rund 190.000 km, das sind ungefähr 30% der Länge des Weltkabelnetzes.

Alle einigermaßen bedeutenden afrikanischen Häfen sind in das Weltkabelnetz einbezogen und wurden auch zumeist untereinander mittels Kabellinien verbunden. Von den Häfen stoßen gleichsam als Fortsetzung der Kabel Landtelegraphenwege in das Innere des Kontinents vor. Diese folgen zumeist den schon bestehenden natürlichen Verkehrswegen und eilten als Mittel des Verkehrs vielfach dem Bau von Eisenbahnen voraus. Der Anteil Afrikas am Welttelegraphennetz beträgt bei einer Gesamtlänge von rund 120.000 km bloß 6,5%.

Das nach dem ersten Weltkriege errichtete Funknetz hat den mühseligen Bau und die kostspielige Erhaltung von Landtelegraphenwegen mit einem Male an Bedeutung absinken lassen. Nun erst begann die eigentliche Durchdringung und Erschließung Afrikas mit Schnellnachrichtsmitteln.

Die Kolonialmächte haben sich beeilt, diese neue Art des Schnellnachrichtenverkehrs dazu zu benützen, um die Nachrichtenmonopolstellung, welche England durch den Besitz der meisten und der wichtigsten Unterseekabellinien praktisch innehatte, durch die Errichtung von Funkstationen und die Aufnahme direkter Funkverbindungen zwischen Kolonie und Mutterland zu durchbrechen. Gegenwärtig sind alle Orte in Afrika, die nur einigermaßen von politischer, wirtschaftlicher oder Verkehrsbedeutung sind, teils durch Unterseekabel, teils durch Telegraphenwege, teils aber mittels Funkstationen dem Weltnachrichtenverkehr angeschlossen.

Das nach dem ersten Weltkriege rasch errichtete und verdichtete Funknetz spielt aber auch in anderer Hinsicht eine entscheidende Rolle, denn nicht nur das

Funkwesen wurde durch die Massenerfahrung des ersten Weltkrieges auf eine verhältnismäßig hohe Stufe der Entwicklung gebracht; auch der Motor, sei es der Automobil- oder der Flugzeugmotor, wurde in den 4½ Jahren dieses Krieges verhältnismäßig hoch entwickelt. Automobil und Flugzeug bewirkten nun eine vollkommene Änderung der bisherigen Verkehrspolitik und stellten auch diejenige Afrikas vor neue Probleme. War diese vor dem Kriege 1914—1918 von dem Gedanken beherrscht, daß die wirtschaftliche und die politische Durchdringung des Kontinentes hauptsächlich durch den Bau von Eisenbahnen bewirkt und gesichert werden könne, so drang nunmehr die Erkenntnis durch, daß Automobil und Flugzeug für die schon bestehenden Eisenbahnlinien in Hinkunft zumindest wertvolle Zubringerdienste leisten können, wenn diese nicht gar im Hinblick auf die unvergleichlich niedrigeren Bau- und Erhaltungskosten von Straßen und Straßenbrücken sowie von Flugplätzen den Bau weiterer größerer Eisenbahnlinien in vielen Fällen überhaupt entbehrlich erscheinen lassen. Da wurde nun die rasche Errichtung eines verhältnismäßig dichten Funknetzes auch für die Entwicklung des Flugwesens in Afrika dadurch von ausschlaggebender Bedeutung, daß die einzelnen Funkstationen den Flugzeugen durch Peilsendungen, bzw. durch Wettermeldungen eine einwandfreie Orientierung und eine glatte Landung ermöglichen. Nun erst konnte nach vielen Versuchsflügen, welche unternommen werden mußten, um Erfahrungen in technischer und in klimatischer Hinsicht zu sammeln, mit Hilfe des Funknetzes und auf Grund der gesammelten Erfahrungen an die Errichtung von regelmäßig beflogenen Fluglinien geschritten werden.

Die Entwicklung des Linienflugwesens in Afrika in der Zeit von 1933 bis zum Ausbruche des zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 zeigt folgende Gegenüberstellung:

	1933	1939
Zahl der Luftverkehrsgesellschaften	10	17
Anzahl der beflogenen Linien	20	88
Länge der Streckenkilometer	36.000	138.000
Verkehr wöchentlich	meist einmal	bis sechsmal

Nun ist aber die Flugmaschine im zweiten Weltkrieg gegenüber den vor dem Kriege in Verwendung gestandenen Maschinen gewaltig verbessert, ihre Reichweite, Leistungsfähigkeit und auch ihre Wirtschaftlichkeit sind ganz bedeutend gesteigert worden, so daß der weitere intensive Ausbau der Luftverkehrsnetze in der ganzen Welt auch über größte Entfernungen gesichert ist. Welche Rückwirkungen dies auf andere Verkehrs- und Nachrichtenmittel auslösen wird, bleibt noch abzuwarten.

Auch die wirtschaftliche Struktur Afrikas hat während dieses zweiten Weltkrieges gewaltige Veränderungen erfahren. Die reichen Bodenschätze wurden nicht nur für die Kriegsproduktion der Westmächte herangezogen, sondern in großem Umfange auch in neu errichteten Produktionsstätten in Afrika selbst verarbeitet. So kristallisiert sich nun insbesondere in Zentral- und Südafrika ein neues wirtschaftliches Gefüge heraus, welches den weiteren Ausbau der Nachrichten- und der Verkehrsmittel untereinander, zueinander und nun auch in verstärktem Maße nach Amerika erforderlich machen wird.

Hat doch Amerika (USA.) schon vor der im Jahre 1943 erfolgten Landung von Truppen in Afrika diesen Kontinent mit Kapital weitestgehend durchdrungen und die reichen afrikanischen Rohstoffquellen den Zwecken der Kriegführung nutzbar gemacht. Die Erschließung der Rohstoffquellen sowie der Transport der Erzeugnisse machen wieder einen weiteren Ausbau der Verkehrs- und der Nach-

richtenwege erforderlich. Über Umfang und Intensität von Verkehr und Nachrichten liegen heute noch keine amtlichen Daten vor.

Schon im Jahre 1941 wurde durch die „Pan American Airways“ ein Kurier- und Luftfahrtverkehr eröffnet. Die Hauptfluglinie führte von den Vereinigten Staaten über Stützpunkte im Karibischen Meer und Natal nach Bathurst, Freetown und Lagos, von da über Fort Lamy nach Khartum und weiter einerseits nach Kairo, andererseits über Massaua (Eritrea) an den Persischen Golf.

Von Lagos, das zum Zentralpunkt des amerikanischen Flugnetzes in Afrika entwickelt wurde, gehen fünf große Fluglinien aus:

1. Über Khartum nach Nah- und Mittelost, 2. über Bangi nach Mombasa (Kenya), 3. über Pointe Noire—Kongo nach Kapstadt, 4. über Bathurst—Natal nach New York und 5. nach London.

Neben diesen Fluglinien wurden von den Vereinigten Staaten auch West-Ost-Straßen quer durch den afrikanischen Kontinent gebaut.

Die nördlichste führt von Lagos, bzw. Duala über Fort Lamy—El Obeid (Sudan) nach Khartum, von wo sie Anschluß nach Kairo, bzw. nach Port Sudan am Roten Meer findet.

Eine zweite führt von Duala über Bangi nach Djuba am Weißen Nil, von wo Anschluß nach Khartum besteht.

Die dritte und südlichste Straße führt von Pointe Noire über Brazzaville—Matadi—Léopoldville bis Stanleyville mit Anschluß an das gut ausgebaute Verkehrsnetz des Belgischen Kongo und weiter über Djuba nach Khartum.

Aber auch eine Reihe von Häfen, wie Bathurst, Freetown, Lagos, Pointe Noire, Monrovia und Massaua, wurden als Ausgangspunkte für die Landverbindungen und Fluglinien sowie als Umschlagplätze intensiv ausgebaut.

Besonders Belgisch-Kongo mit seinen wertvollen Bodenschätzen und Wirtschaftsmöglichkeiten wurde wirtschaftlich durchdrungen. In Südafrika erstreckt sich der Einfluß Amerikas hauptsächlich auf die Seeschifffahrt. Die Häfen von Durban, Port Elizabeth und East London wurden ausgebaut, in Kapstadt das größte Trockendock der südlichen Halbkugel errichtet.

Während der Handelsverkehr mit England während des Krieges wegen dessen Lieferunfähigkeit stark zurückgegangen ist, hat sich der Handel Südafrikas mit den Vereinigten Staaten bis 1941 verdreifacht. Gleichzeitig wurden die englischen Kapitalinteressen durch das verstärkte Einströmen amerikanischen Kapitals verdrängt. Mit Hilfe amerikanischer maschineller Ausrüstung wurde es ermöglicht, immer mehr Kriegsmaterial aus den afrikanischen Rohstoffen auf afrikanischem Boden herzustellen.

In Nordafrika wurden auch viele französische Unternehmen von amerikanischen Gesellschaften übernommen. In der Nähe von Fez wurde eine amerikanische Erdölraffinerie neu errichtet. Casablanca und Dakar wurden zu Flottenstützpunkten der Vereinigten Staaten erklärt.

Der zweite Weltkrieg hat demnach auch die Bedeutung der Stellung Afrikas in der Welt stark verändert. Bis zum Ausbruch des Krieges war Afrika hauptsächlich nach Europa orientiert. Diese Orientierung wurde selbst durch das wirtschaftliche Vordringen der Südafrikanischen Union im Süden des afrikanischen Kontinentes kaum wesentlich gestört. Die ausgedehnte und intensive wirtschaftliche Durchdringung Afrikas mit amerikanischem Kapital und darüber hinaus die geographische Lage Afrikas zwischen Amerika und dessen neuem Interessengebiet Nah- und Mittelost wird nun auch nach dem Kriege sicherlich nicht nur politische und wirtschaftspolitische, sondern auch Änderungen in der Nachrichten- und Verkehrspolitik zeitigen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1949

Band/Volume: [91](#)

Autor(en)/Author(s): Kränkl Koloman

Artikel/Article: [Die großen Schnellnachrichten- und Fluglinien in Afrika. 55-57](#)