



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Nordwestafrika und die transsahrische Bahn

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Nordwestafrika und die transsaharische Bahn



Die Augen der politischen Welt sind wieder einmal nach der Nordküste Afrikas gerichtet. Hier sind es zwei Staaten, die von Zeit zu Zeit das Interesse Europas in Anspruch nehmen: Ägypten und Marokko.

In dem Westreiche haben sich mit Jahresanbruch Kabylen des Rifgebirges und der angrenzenden Ebene gegen Tanger, den Sitz der europäischen Vertreter, in Bewegung gesetzt, um dadurch zu erlangen, daß der Sultan von Marokko den ungerechten und grausamen Statthalter, Hadjschi Mohamed ben Ali es Sadoq, abrufe. England, Spanien und Frankreich haben nun schleunigst Schiffe abgesandt zum Schutze ihrer bedrohten Unterthanen; in Wahrheit aber nur, um sich gegenseitig zu überwachen. Es spielt sich da vor unsern Augen wieder dasselbe Schauspiel ab, das vor einigen Jahren, als der Sultan krank war, ein Franzose folgendermaßen beschrieb: „Der Sultan von Marokko liegt im Sterben, und ganz Europa ist in Aufregung! Die dort beteiligten Mächte haben Kriegsschiffe in die Gewässer von Tanger geschickt, und man genießt den Anblick von habgierigen Erben, die sich um das Sterbelager eines im Todeskampfe liegenden scharen. Alles stößt und drängt sich, um seinen Teil zu erhalten, aber auch in der Hoffnung, Erbe des Ganzen zu sein! Spanien, seiner Gewohnheit gemäß, schreit lauter als die andern; es thut, als wäre es hier zu Hause, und hat sich bis an die Zähne bewaffnet, um sein angebliches Eigentum zu verteidigen. Frankreich ist entschlossen, ruhig und schweigsam, aber diese Ruhe wirkt gewaltiger als die kastilianischen Prahlereien. Das brave England predigt Mäßigung und sucht zu vermitteln, hat aber dabei den Hintergedanken, einen Zustand in Marokko bestehen zu lassen, von dem es allein Nutzen hat. Es wünscht Erhaltung

dieses alten kranken Staates, dessen Schwäche es besser auszubeuten versteht, als irgend eine andre Macht."

In Ägypten schien der plötzliche Tod des Khediven Mehmed Tewfik Pascha Verwicklungen ernster Art herbeizuführen. Die Franzosen glaubten nun den Zeitpunkt gekommen, wo sie etwas gegen die verhasste Schutzherrschaft der Engländer unternehmen könnten. Doch hat hier der eben mündig gewordene Abbas den väterlichen Thron am 15. Januar bestiegen, und das jugendliche Alter des Thronfolgers wird England guten Grund zur Verlängerung der Besetzung geben.

Hier wie dort haben sich diesmal die Verhältnisse ruhig geordnet, doch wird den beiden Staaten unausgesetzt besondere Aufmerksamkeit von England und den Mittelmeermächten gewidmet werden. Namentlich dürften in Marokko Verwicklungen ernsterer Art bevorstehen, wenn der seit 1873 regierende Sultan Muley Hassan stürbe, denn hier übt keine Macht so beherrschenden Einfluß aus wie England in Ägypten; dann ist auch die Erbfolge hier nicht so geregelt. Sprach es doch auch Lord Salisbury offen in einer Wahlrede zu Glasgow am 20. Mai 1891 aus: Früher oder später wird Marokko eine ebenso große Bedrohung des europäischen Friedens werden, wie es die mohammedanischen Gemeinwesen weiter im Osten vor zwanzig und dreißig Jahren waren.

Welches Interesse können nun England, Spanien und Frankreich an diesem Reiche haben, das es bisher am besten von allen mohammedanischen Staaten verstanden hat, sich europäischem Einfluß zu entziehen?

Für England hat das Land und besonders Tanger und Umgegend große Bedeutung, da ja sein Besitz England vollständig zum Herrn der Straße von Gibraltar, des Schlüssels zum Wege nach Ostindien, machen würde. Und es ist bemerkenswert genug, daß jüngst der konservative Standard eine Betrachtung anstellte über die Erwerbung Tangers durch England.

Spanien glaubt die begründetsten Ansprüche auf Marokko zu haben, erstens wegen seiner Nachbarschaft, sodann wegen seiner jahrhundertlangen Beziehungen. Stehen doch die Spanier schon mit einem Fuße im Lande, denn sie besitzen an der Nordküste die einst von dem König Johann den Mauren abgenommenen Presidios, darunter das starkbefestigte Ceuta. An der marokkanischen Küste haben sie außerdem einige Inseln besetzt, die sie meist als Strafkolonien benutzen, und schließlich sind die im Lande ansässigen Europäer zum großen Teile Spanier. Besonders zahlreich sitzen sie in Tanger und Tetuan, wo sie sich vor allem mit Korfschneiderei befassen.

Den Franzosen, den östlichen Nachbarn, erscheint Marokko als ein sehr erstrebenswertes Ziel, denn erstens ist es fast doppelt so groß als Algier, sodann ist es aber auch viel fruchtbarer und wasserreicher; besonders gilt dies von der großen Ebene El Gharb. Schon seit längerer Zeit lebt Frankreich

in fortwährenden Grenzstreitigkeiten mit Marokko. Veranlassung dazu giebt die die Grenzlandchaften beider Staaten bewohnende nomadisirende Bevölkerung. Es wird hier nicht eher Ruhe eintreten, als bis Frankreich die Gegend bis zum Mulujaflusse besetzt haben wird.

In neuerer Zeit sind nun auch die Tuat-Dasen als Gegenstand des Streites zwischen Marokko und Frankreich oft erwähnt worden. Diese Verwicklung hängt aber in keiner Weise mit der sogenannten marokkanischen Frage zusammen, sondern sie ist die Folge des französischen Planes des Baues einer transsaharischen Eisenbahn. Möglich ist es, daß die Bewohner der Tuat-Dasen von diesem Plane der Franzosen gehört haben, vielleicht ist es aber auch nur die Angst vor den immer näher rückenden Franzosen, die sie gezwungen hat, sich Marokko zu nähern. In der That haben die Bewohner von Tuat bisher ebensowenig in einem Abhängigkeitsverhältnis zu dem ungefähr 700 Kilometer entfernten Marokko gestanden, wie zu Frankreich. Wenn nun nach Nachrichten, die im November 1891 aus Tanger kamen, sich die Bewohner von Tuat unter den Schutz Marokkos stellten, so trieb sie dazu jedenfalls das Vorschieben eines französischen Kamelreiterpostens nach dem 400 Kilometer entfernten El Goleah. Sie wollten sich für vorkommende Fälle die Hilfe eines mächtigeren mohammedanischen Staates sichern. In der That wollten sie ebensowenig von einer Oberherrschaft Marokkos wie Frankreichs etwas wissen; denn als eine Gesandtschaft des Sultans kam, um mit der Unterwerfung Ernst zu machen, mußte sie unverrichteter Sache wieder abziehen. Zwar hat vor kurzem der Sultan in einem Schreiben dem französischen Geschäftsträger mitgeteilt, daß er trotz dieses Mißerfolgs seine Ansprüche auf Tuat festhalte und sich verpflichte, in Zukunft für die Ruhe und Ordnung in diesen Dasen zu sorgen, aber der französische Vertreter hat kurz erklärt, daß er jede Erörterung dieser Frage ablehne, denn Frankreich behalte sich in diesem keineswegs von Marokko abhängigen Landstriche vor, nach eignem Ermessen vorzugehen. Wie wollte auch der Sultan, der nur mit bewaffneter Macht die Steuern im eignen Lande eintreiben kann, jene ungefähr tausend Kilometer von der Hauptstadt entfernten Dasen im Zaume halten!

Marokko kann durch dieses Vorgehen nur bewirken, daß die Franzosen einen Plan früher ausführen, den sie sich erst für spätere Zeiten aufbewahrten. Wußte doch auch die France schon zu melden, daß eine Expedition nach dem Tuatgebiete eine beschlossene Sache sei, und zwar wären dazu sämtliche verfügbare Truppen der Division von Oran unter dem General Thomassin bestimmt.

Wie dem auch sei, jedenfalls steht soviel fest, daß sich Frankreich über kurz oder lang der Tuat-Dasen bemächtigen wird. Es hängt dies mit dem Plane zusammen, den die Franzosen jetzt mit großem Eifer verfolgen, ihren gesamten westafrikanischen Kolonialbesitz in Algerien, Senegambien, Guinea

und Gabun zu einem Ganzen zusammenzuschweißen. Das dazwischenliegende Gebiet vom Tjad bis zum Meere soll dann zuerst in wirtschaftliche Abhängigkeit gebracht werden, der dann voraussichtlich bald auch die politische folgen wird. In ähnlicher Weise wird von ihnen ja jetzt schon das portugiesische Senegambien aufgezehrt.

Wie sehr dieser Gedanke den Franzosen schon in Fleisch und Blut übergegangen ist, mag folgender Vorschlag einer französischen Zeitung beweisen, den Hauptmann Lanera vergangnen Herbst in Tunis las: Wir müssen den Sklavenhändlern den Weg sperren, d. h. die Tuaregs unterwerfen, Ghadames nehmen, Ain Salah besetzen, am Tjad herrschen, mit Gewalt auf Tripolitaniens und Marokko drücken und uns mit England in Ägypten verständigen.

Einige Sorge bereitet den Franzosen nur das Vorgehen der Deutschen von Togo und Kamerun aus. Dies beweisen die Auslassungen des Deputirten vom Senegal, des Admirals Ballon, der im *Eclair* vom 5. Januar 1892 unter anderm folgendes schreibt: Es würde uns dann unmöglich sein, unsre Besitzungen in Dahomeh, wie wir hoffen konnten, mit denen im Sudan zu vereinigen. Wenn die Deutschen die Herren von Togo und den verschiedenen Gebieten sein werden, mit deren Besitzergreifung sie beschäftigt sind (Graf Pfeil und Kling), wird sich ihr Gebiet gerade zwischen unsern Kolonien im Sudan und Dahomeh erstrecken.

Die Absichten der Franzosen sind jetzt vor allem auf das Gewinnen des Tjadgebietes gerichtet. Daß sie rüstig bei der Arbeit sind, ist bekannt. An Stelle der im vorigen Jahre verunglückten Unternehmung Crampels, die von Süden her, von Gabun aus, den Tjad gewinnen sollte, ist nun in aller Stille mit großer Macht de Brazza ausgesandt worden. Von Norden her, von Algerien aus, soll der Tjad durch den Bau der transsaharischen Bahn gewonnen werden.

Schon seit sechzig Jahren trägt man sich mit dem Plane, Algerien und die Kolonien am Senegal und Niger zu verbinden. Aber erst neuerdings hat der Gedanke, den man für undurchführbar hielt, feste Gestalt angenommen. Es war der durch seine in der algerischen Sahara ausgeführten Bauten und Anlagen rühmlichst bekannte Grubeningenieur Georg Kolland, der auf Grund zehnjähriger Beobachtungen und Aufnahmen mit einem Entwurfe hervortrat. Er bringt nun drei Saharalinien in Vorschlag, die alle eine Länge von 2500 bis 3000 Kilometer haben; und zwar läßt er sie von den drei Hauptstädten der Provinz Algerien ausgehen. Die westliche Linie soll von Oran im Thale des Ued Mekerra aufwärtslaufen, sich in der Nähe der Grenze von Marokko halten, um dann über Tuat in südwestlicher Richtung Timbuktu, den nördlichsten Punkt des Niger, zu gewinnen. Die mittlere Linie nimmt Algier zum Ausgang und soll El Goleah berühren; während die dritte, östliche Linie von Constantine über Tugurt, Wargla, längs des Wadi Tghargar, nach

Amgid, über Nir Nsben nach Sokoto oder dem Tjad verlaufen soll. Ein Ingenieur Blanc hat auch noch eine vierte Linie vorgeschlagen, die vom südlichen Tunis unter Berührung der Bucht von Gabes nach Ghadames und Ghat durch tripolitanisches Gebiet dem Tjad zustreben soll. In einer Schrift traten der General Philibert und der Ingenieur Rolland aufs nachdrücklichste für die Ausführbarkeit der transsaharischen Bahn ein, und so kam es, daß die Regierung eine Prüfung der einschlägigen Fragen durch Sachverständige veranlaßte, die sich für die dritte, östliche Linie Constantine-Wargla-Amgid aussprachen; den Bau der Bahn nach dem Tjad bezeichneten sie als dringend, während sie die Strecke nach Timbuktu für aufschiebbar erklärten. Sofort gingen die Franzosen ans Werk, und schon sind 239 Kilometer der Bahn in Betrieb; allerdings ein kleiner Teil der auf ungefähr 3000 Kilometer berechneten Strecke!

Die transsaharische Bahn zweigt sich bei El Guerrah, 37 Kilometer südlich von Constantine, von der Linie Philippeville-Constantine-Setif ab und geht von da in südwestlicher Richtung durch weite Steppengebiete, die mit großen Salzseen (Schotts) besetzt sind. Dann windet sich die Bahn von Batna an in großen Bogen durch das rotbraune, zerrissene und kahle Felsgebirge des Aurès, um dann durch den Foum es Sahara, den Mund der Wüste, in die Schlucht des Ued el Kantara einzutreten.

Zwischen Datteln, Aprikosen und Orangebäumen, durch die auch hier und dort schon die Häuser von europäischen Kolonisten hindurchschauen, durch schönen Dattelpalmenwald geht es nun von Dase zu Dase an den letzten Ausläufern des Aurèsgebirges und an dem Col de Sfa vorbei, hinein in die violettstimmende, still und regungslos daliegende Wüste, aus der sich die Däsen wie dunkle Inseln abheben, bis der Zug in Biskra, der Perle der Wüste, hält. So weit geht vorläufig der Schienenweg!

Daß die transsaharische Bahn von größter militärischer, handelspolitischer und Kulturbedeutung ist, läßt sich schon jetzt erkennen. Überall neben der Bahn sind durch Anlage von artesischen Brunnen und durch Anpflanzen von Eukalypten und Dattelpalmen günstige Stationsorte geschaffen worden. Die Sicherheit des Landes nimmt mit dem Vordringen der Bahn zu. Schon jetzt wird, obwohl die Strecke Batna-Biskra erst vor kurzem dem Verkehr übergeben worden ist, der Handel mächtig gehoben. Lange Karawanen, getrieben von Tuaregs, schleppen die Schätze der Däsen nach Biskra herbei. Unter den fast 8000 Einwohnern zählt man — abgesehen von den Soldaten — schon 200 Europäer! Und wie hat sich das Ansehen Biskras verändert! Stolz nennt es der Soldat sein Paris du Sahara. Durch die Bahn nach Biskra ist es den Franzosen auch möglich geworden, eine Besatzung bis nach Tugurt, das 200 Kilometer weiter in der Wüste liegt, vorzuschieben. So werden allmählich durch zahlreiche französische Posten die wilden Tuaregs, in deren

Händen der ganze Handel zwischen dem Mittelmeere und dem mittlern und westlichen Sudan liegt, unter französischen Einfluß gestellt werden.

Was nun den Weiterbau der transsaharischen Bahn anlangt, so sollen die nächsten tausend Kilometer von Biskra bis Amgid keinerlei Hindernisse bieten, von dort aber dürften die Schwierigkeiten nach Gerhard Kohlfs Ansicht nicht gering sein. Mag man nun auch eine schmalspurige Decauville-Bahn anlegen, die nur geringe Bau- und Betriebskosten verursacht und doch die größten Lasten zu tragen vermag, so dürften doch die Baukosten für die ganze Linie eine gewaltige Höhe erreichen. Nach Napoleon Rey, der darüber auf dem internationalen geographischen Kongreß in Bern (im August 1891) berichtete, sollen sich die Kosten für einen Kilometer auf 100 000 Franken belaufen. Für die ganze Linie rechnete er die Summe von etwa 400 Millionen Franken heraus, die Kosten des Suezkanals. Die Einkünfte aus dem Waren- und Personenverkehre berechnete Rey unter Abzug der Ausgaben für Unterhalt und Verzinsung auf 100 000 Franken für das Jahr und den Kilometer. Daß diese hohen Kosten den Franzosen kein Hindernis für die Verwirklichung ihres Planes sind, geht daraus hervor, daß allein vier Gesuche um Bauerlaubnis bei der Regierung eingereicht worden sind.

Wie viel Unternehmungsgeist in Koloniesachen beweisen doch die Franzosen! Und wie wenig Lust und Vertrauen zu kolonialen Unternehmungen zeigt sich dagegen bei uns! Verlautet doch jetzt, daß sich das Unternehmen der Wambarabahn zerfallen werde, und hier handelt es sich nur um hundert Kilometer von Tanga bis Korogwe!

Ziehen wir den Schluß aus dem Gesagten, so müssen wir gestehen, daß die Franzosen auf dem besten Wege sind, Nordwestafrika für sich zu gewinnen. Hat sich doch der Kolonialbesitz Frankreichs in Afrika nach der Angabe des *Mouvement géographique* von 733 470 Quadratkilometer im Jahre 1876 auf 5 956 914 im Jahre 1890 erweitert! Jedenfalls können wir der Thatkraft, die die Franzosen überall in Afrika bei ihren Ausdehnungsversuchen an den Tag legen, unsere Anerkennung nicht versagen.

