

Pakse, die gleichfalls neben der Energiegewinnung der Bewässerung, vor allem aber auch der Flußregulierung dienen sollen.

Nach Fertigstellung des Projekts, in etwa 20 Jahren, hofft man, mit Hilfe der Stautufen am Mekong und deren Schleusen und Seitenkanälen, den Strom soweit gebändigt zu haben, daß man mit Seeschiffen Vientiane erreichen kann, wodurch der Mekong zu einer internationalen Verkehrslinie und zum Lebensnerv der daran liegenden Staaten werden würde.

*Quellen:* Zeitschr. f. Wirtschaftsgeogr. 1961/1 (12); Übersee Rundschau 1962/9 (9); Neue Zürcher Ztg. 10. 1. 1963; Pressestelle der Britischen Botschaft, 28. 2. 1963.

W. RIECK

## AFRIKA

### LYBIEN

#### Einstellung des Eisenbahnverkehrs

Bald nach Erlangung der Unabhängigkeit im Dezember 1951 beschloß die Regierung, die bestehenden Eisenbahnen aufzulassen und allmählich durch Autobuslinien zu ersetzen. Demzufolge ist Lybien das einzige nordafrikanische Land, das nun über keine einzige Eisenbahnlinie verfügt. Die Schienenstränge sind fast gänzlich versandet, die Bahnhofsanlagen dem Verfall preisgegeben. Dieser Zustand ist vor allem auf zwei Ursachen zurückzuführen: Erstens den kostspieligen und aussichtslosen Kampf gegen den Sand, dem man sich überall im Lande gegenüber sieht und der beim Eisenbahnbetrieb ständig Entgleisungen zur Folge hatte. Zweitens war es die Unmöglichkeit, Schienen, Schwellen und rollendes Material beizustellen, da zur Einfuhr die finanziellen Mittel fehlten.

Heute sind wohl andere Voraussetzungen gegeben, weil der Staat durch die Erdölquellen über reichliche Einnahmen verfügt und nicht mehr auf Unterstützungsgelder der UNO oder Pachtgebühren für Stützpunkte fremder Mächte angewiesen ist (Geogr. Inform. 1960/5, S. 90 und 1962/12,-13, S. 219). Daher wird auch wieder ein neues Eisenbahnprojekt erwogen, das über eine 500 km lange Strecke geplant ist, um Hämatiterze aus dem Fessan an die Mittelmeerküste zu befördern. Zur Zeit aber besteht keine der seinerzeit von Tripolis aus gebauten Bahnlinien mehr, deren Gesamtlänge 147 km betrug. Einer der Schienenstränge führte in Richtung zur tunesischen Grenze nach Zuara (Zuwārah), ein anderer zur Oase Tagiura und eine weitere Stichbahn nach Kasr Garian. Ebenfalls aufgelassen sind die einst von Bengasi ausgehenden Kleinbahnen mit einer Länge von 163 km. Zum Ausgleich da-

für wurden allerdings Hunderte Kilometer neuer Straßen gebaut, deren wichtigste von Tripolis nach Sebha im Fessan führt. Ebenso besteht die von den Italienern gebaute „Littoranea“, eine Küstenstraße, die über 1811 km von der tunesischen zur ägyptischen Grenze führt.

*Quellen:* Geographica Helvetica (Bern) 1963/4 (321); Neues Afrika (München) 1963/10 (380).

J. GAÜLL

### MAURETANIEN

#### Eisenerzabbau Kédia d'Idjil und Erzbahn-Bau

Abbau und Verkehrserschließung der Eisenerzlager von Kédia d'Idjil (Ft. Gouraud) spielen für das seit Herbst 1958 selbständig gewordene Mauretanien eine ähnlich entscheidende Rolle für den Staatshaushalt wie die neue Erdölförderung für Libyen (siehe Geogr. Inform. 1960/5, 1962/12-13) oder die Erdölwirtschaft für die arabischen Staaten (siehe Geogr. Inform. 1962/11, 1962/12-13). Mit einem 50% -Gewinnanteil an der Erzförderung kann die finanzielle Stabilität Mauretaniens gesichert und damit ein Beitrag zu seiner Selbständigkeit auch gegenüber den Ansprüchen Marokkos geleistet werden.

In den Erzlagerstätten von Kédia d'Idjil (siehe Geogr. Inform. 1958/1, S. 8), deren Prospektierung 1952 begonnen wurde, konnte 1962 der kommerzielle Abbau einsetzen, soweit die Transportschwierigkeiten (die Bahn ist gegenwärtig noch im Bau) dies zulassen. Eine 1960 vermittelte Weltbankleihe von 65 Mill. Dollar ermöglichte damals den Beginn der Abbauvorbereitungen. In Ft. Gouraud wird ein Kraftwerk zur Energieversorgung des Bergbaugbietes gebaut, dessen 5 Dieselgeneratoren 10 Megawatt Leistung besitzen. Die bis zu 63% Eisengehalt führenden Haematitminerale, von denen allein im Tagbau etwa 125 Mill. t abgebaut werden können, entsprechen in ihrer Qualität besten US-amerikanischen und schwedischen Erzen bei nur  $\frac{3}{100}$ % Phosphorgehalt. Allein im Ostteil der Kédia d'Idjil-Ketten, um das neue Abbauzentrum Tazadit, können mindestens 80 Mill. t Erz im Tagbau gewonnen werden. Man rechnet bis 1964 mit einer Förderung von jährlich 4 Mill. t, welche später auf 6 Mill. t im Jahr gesteigert werden soll (Vergleichszahlen 1960: Österreich [1961] - 3,7 Mill. t, Bundesrep. Deutschland 18,9 Mill. t, Frankreich - 67 Mill. t, Spanien - 4,8 Mill. t).

Das entscheidende Transportproblem wurde zugunsten des zweiten Projektes, einer Bahntrasse vom Erzzentrum nach Port Etienne

am Atlantik, gelöst. Die Bahn bleibt durchaus auf mauretanischem Gebiet und erreicht in der Bucht von Lévrier bei Port Etienne küstennahes tiefes Fahrwasser, welches in Villa Cisneros (Span. Sahara) ausgebaggert hätte werden müssen. Ein erstes Teilstück dieser eingleisigen, insgesamt 680 km langen, Erzbahn wurde im März 1961 eröffnet, im Herbst desselben Jahres waren bereits mehr als 100 km von Westen her fertiggestellt. Damit konnte Wasser aus den neuerschlossenen Quellen von Boulanouar nördlich der Bahntrasse auf dem Schienenweg nach Port Etienne transportiert werden. Diese Tatsache ist für den wüstenhaften Raum von besonderer Bedeutung; hatte doch der Hafen bis 1955 sein Trinkwasser aus Frankreich bezogen und nachher bis 1961 eine Meerwasser-Destillationsanlage in Betrieb genommen. Dünenbildungen erschweren im Verlauf der Trasse den Bahnbau und nahe der südöstlichen Grenzecke von Spanisch-Sahara wird ein Höhenzug mit einem 2 km langen Tunnel durchstoßen. Nach der für 1963 vorgesehenen Fertigstellung der Bahn werden auf dieser Strecke Dieselzüge zum Erztransport eingesetzt. Wieweit die Kupfererze von Akjucht, etwa 200 km südlich der Trasse, durch eine Stichbahn in die Erschließung einbezogen werden, ist noch fraglich.

Der Erzhafen von Port Etienne, Endpunkt der Bahn am Atlantik, welcher seit Herbst 1960 in Bau ist, entsteht 12 km südlich der Stadt, am Süden der Cap

Blanco-Halbinsel bei Pointe de Cansado, dort wo mehr als 14 m tiefes Fahrwasser an die Küste heranreicht. Die großen Kaianlagen und modernen Verladeeinrichtungen sollen die Beladung von Erzfrachtern bis zu 60.000 t ermöglichen. Ein neuer Stadtteil für 4500 Einwohner ist ebenfalls im Bau. Die jetzt 56 Jahre alte Hafenstadt Port Etienne, ehemals französischer Fischereistützpunkt und Verwaltungszentrum des mauretanischen Wüstengebietes, wird damit in naher Zukunft zum bedeutenden Erzhafen und Haupthafen der neuen Republik. Während der Ort noch 1958 etwa 2000 Einwohner hatte, ist diese Zahl derzeit, infolge des Bahn- und Hafenbaues, auf 10.000 angewachsen.

Die Fischerei und Fischindustrie, welche, begünstigt durch den kalten Kanarenstrom und geringen Salzgehalt der Strömung, 1907 Veranlassung zur Gründung des Hafens war, ist allerdings kaum über Einsalzung und Trocknung der Fänge hinausgelangt. Auch die gegenwärtige Wirtschaftsumgestaltung bietet der Fischindustrie keine Zukunft, da der diesbezügliche Wettbewerb Angolas (und die günstigen Lohn- und Arbeitsbedingungen im Bahn- und Hafenbau Schwierigkeiten mit sich bringen.

*Quellen:* The Geographical Journal, Dez. 1962 (498); Focus: Mauretania 1961/3 (3); Übersee Rundschau 1960/4 (26); Neues Afrika 1961/6 (247); Neue Zürcher Ztg. 5. 8. 1960, 26. 9. 1961.

F. AURADA

