

Wüstenbahn oder Kamele

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **49 (1956)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

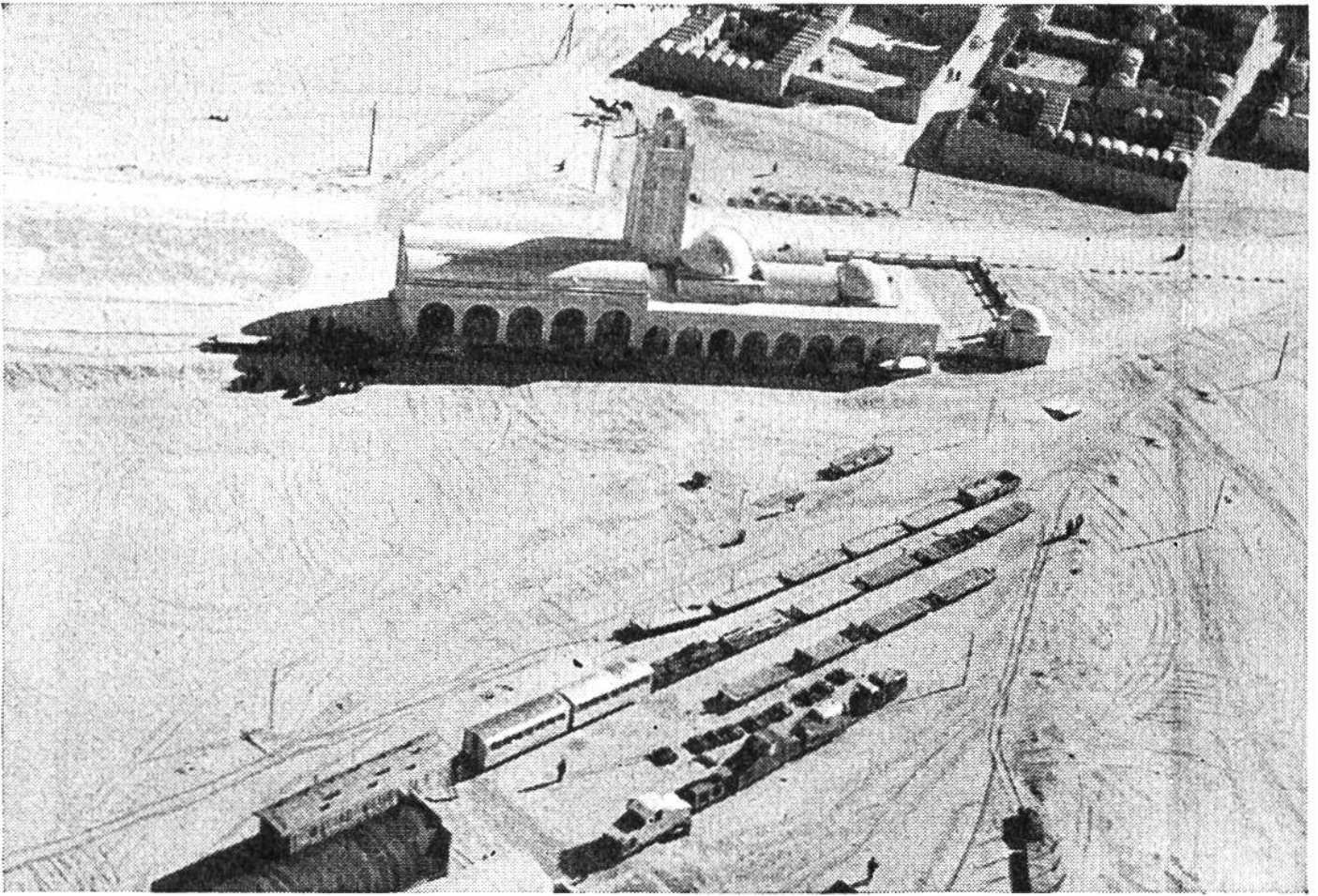
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-989751>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

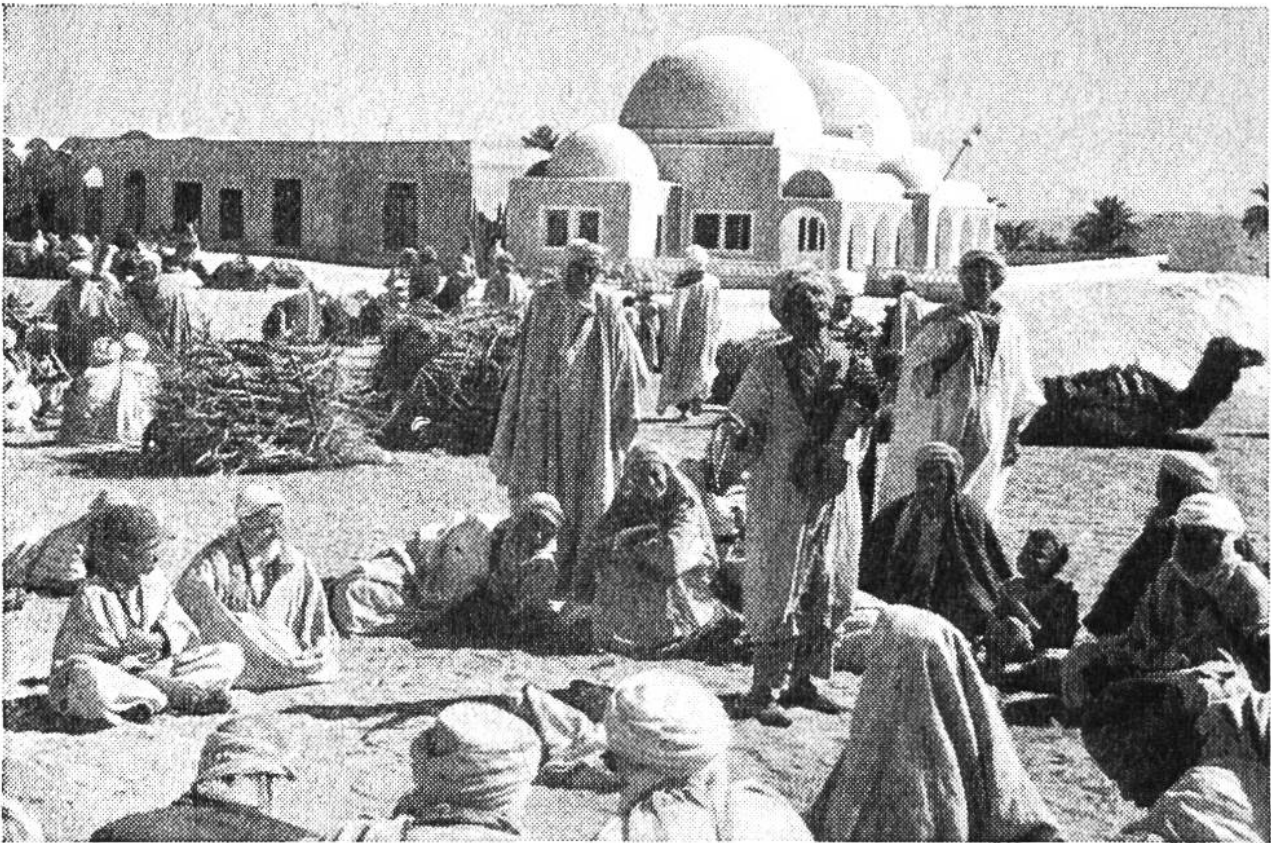


Tiefflug über den Wüstenbahnhof von El Oued. Die leeren flachen Wagen sind für den Datteltransport bereitgestellt. Die drei Kamele im Hintergrund haben es nicht eilig – Allah schuf die Zeit, doch von Eile hat er nichts gesagt; das gilt in der Wüste für Mensch und Tier.

WÜSTENBAHN ODER KAMELE?

«Wüstenbahnhof», das klingt fast wie ein Verstoss gegen die Zeitrechnung der Zukunft, wie eine Vorwegnahme eines Ereignisses, das erst die Zukunft bringen mag. Die «wirklichen» Bahnhöfe der Sahara sind heute noch wie vor 1000 Jahren die Oasen, die Karawansereien, die Marktflecken, und die Bahnkörper des Wüstenverkehrs sind die stets sandverwehten Pisten und die ausgetrockneten Flussbetten.

Freilich, einige kleine Schmalspurbahnen hat der Mensch in die Sandeinsamkeit vorgetrieben. El Oued etwa, im Oasengebiet (Souf) der französischen Nordsahara, ist zusammen mit Colomb Béchar die südlichste Sahara-Oase, die durch eine Schmalspurbahn (1 m Spurweite) mit dem Norden und mit



Auch ein Wüstenbahnhof – der Marktplatz von El Oued. Man handelt und tauscht und lauscht einem Märchenerzähler oder einem Musikanten.

der zivilisierten Welt verbunden ist. El Oued ist die bedeutendste Siedlung des Souf und zählt unter ihren Kuppeldächern gegen 10 000 Einwohner. Hier war die wirtschaftliche Voraussetzung für eine Kleinbahn gegeben, denn dieses Oasengebiet liefert die süssesten und schmackhaftesten Datteln.



Der Berber braucht Holz für Holzkohle, das auf Kamelen über Hunderte von Kilometern herangeschafft werden muss.



Das Wasser wird aus dem Sodbrunnen gezogen, in Kanäle gegossen und

den Palmenpflanzungen zugeführt. Fortschrittlichere Berber haben ein Göpelwerk eingerichtet, das von einem Esel in Gang gehalten wird.

Sonst aber fehlt heute noch in der Sahara die wirtschaftliche Voraussetzung zum Bau grosser Bahnlagen. Die Erkenntnis eines allzu grossen geschäftlichen Wagnisses war es wohl auch, welche die Durchführung der französischen Projekte zum Bau einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Transsaharabahn immer wieder verhindert hat. Auch der italienische Plan einer Nord-Süd-Bahn durch die Wüste Libyens bis zum Tschadsee ist nie ausgeführt worden.

Trotzdem aber herrscht ein reger Handel und Verkehr mitten durch die Wüste. Die Negerhirse des Sudan, die den Grundstock der Volksernährung der Wüstensöhne bildet, wird auf dem Rücken der Kamele in die Sahara gebracht. Als Rückfracht wandert das Salz der Wüste nach den Negerländern,



Saftige Datteln
am Palmstamm;
sie sind bald reif.

weil vom Sudan bis tief in die Waldregionen Mittelafrikas hinein kein Körnchen Salz zu finden ist. Auch der grüne Tee aus China und der einzige Luxus bei den Mahlzeiten der Wüstenbevölkerung, die kleinen Zuckerhüte aus Europa, gelangen mit Kamelkarawanen von Grosskaufleuten in die bescheidenen Oasen. Keine kostspieligen Strassenbauten, Bahntrakte, Bahnhöfe sind hier vonnöten; das Kamel schreitet in gleichmässigem Passgang quer durch das unberührte Sandmeer. Technische Neuerungen müssten von aussen, von Europa oder Amerika kommen; und man weiss nicht im voraus, wie sich die Wüstenbevölkerung dazu stellen würde. Diese ist überaus dünn gesät, so dass es kaum lohnte, moderne mechanische Transportmittel an die Stelle der billigen Karawanen zu setzen. Dazu sind die Wüstenbewohner, die Berber heller und dunkler Hautfarbe, konservativ, am Alten hängend, voll Aberglauben und Misstrauen. Es wären gewiss ebenso wunderliche Rückwirkungen zu erwarten wie bei unseren Urgrossvätern, als diese die erste Eisenbahn sahen. Oder als z. B. in



Brotmarkt in der Oase Ouargla. Die Käufer scheinen wählerisch zu sein. Hier kaufen die Männer ein; Frauen sieht man nur verschleiert auf der Strasse.

der heiligen Stadt Mekka das Telephon gelegt werden sollte, musste sich die islamitische Geistlichkeit erst durch praktische Versuche davon überzeugen, dass diese verdächtige Erfindung der Ungläubigen sich nicht sträubte, auch Sprüche des Korans zu übermitteln.

Die Sahara, bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ein weisser Fleck auf den Landkarten, gefürchtet und gemieden, ist zugänglicher geworden. Sie wird erst dann ganz erschlossen werden, wenn dies durch Ausbeutung von Öl-, Mineral- oder Erzfunden wirtschaftlich lohnt. Dann wird die ungeheure Wüste wohl auch ihre Eisenbahnen haben. Es ist jedoch auch möglich, dass der «Wüstenbahnhof» eine Seltenheit bleiben wird. Bei der Entwicklung des Flugwesens werden gerade auf weiten Strecken in dünn besiedelten Ländern gerne nur Flugzeuge eingesetzt. In diesem Falle würde die afrikanische Wüste das Zeitalter der Eisenbahn gewissermassen verschlafen, um im Zeitalter des Flugzeugs zu erwachen. H.M.