

Neuer Grosshafen in Westafrika

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik**

Band (Jahr): **6 (1951)**

Heft 12

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-654483>

Nutzungsbedingungen

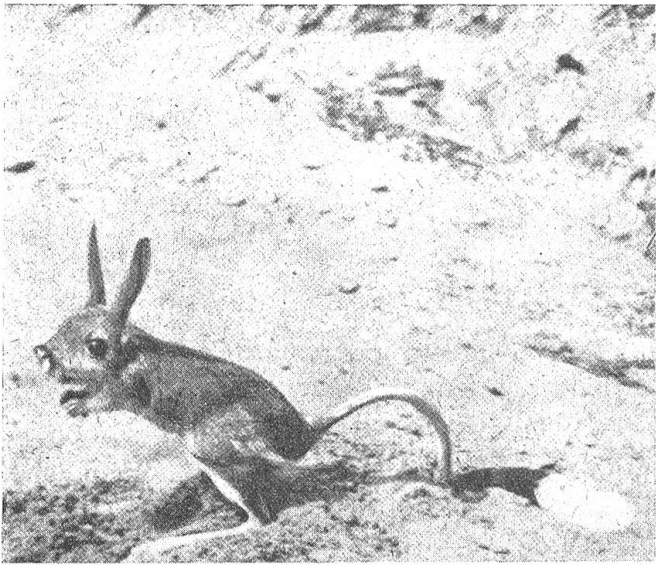
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



In den Steppen Asiens sind die Pferdespringer weit verbreitet

viele wichtige Gesichtspunkte ergeben. Sie zeigt, daß es letzten Endes nur in wenigen Fällen „Schädlinge“ oder „Nützlingle“ gibt, sondern nur Glieder in dem großen komplizierten Räderwerk der Natur.

In den Zoologischen Gärten sind die Pferdespringer seltene Gäste. Als Nachttiere bleiben sie dem Beschauer leider meist unsichtbar. Doch ist es schon mehrfach gelungen, Nachttiere in der Gefangenschaft an Tagleben zu gewöhnen. Vielleicht hilft es, wenn man diese Tiere in größerer Anzahl in einem weiträumigen Gehege hält. Das so anspruchslose und drollig aussehende Tier verdient es bestimmt, zum Bestand eines Zoologischen Gartens zu gehören, als Miniaturausgabe des Känguruhs und als Gast aus dem Osten. Eine Gruppe Pferdespringer einherhüpfen zu sehen ist ein reizender Anblick. Er versöhnt uns mit dem Volk der Nagetiere, unter denen die Allgemeinheit meist nur an die ungebetenen Gäste, wie Maus und Ratte denkt, und zu denen doch auch so manche zierliche und anmutige Tiergestalt zählt.

Neuer Großhafen in Westafrika

DK 627.2(666.81)

Die Elfenbeinküste ist derjenige Teil Französisch-Westafrikas, der die größten Aussichten für eine schnelle wirtschaftliche Entwicklung bietet; dies allerdings nur dann, wenn die Grundlagen zu einer bisher zu begrenzten Industrialisierung geschaffen werden und ein Großhafen errichtet wird.

Dieser Großhafen soll nun in Abidjan, der Hauptstadt des Gebietes, die gleichzeitig die Kopfstation der Eisenbahnlinie Abidjan—Niger ist, entstehen.

Die zahlreichen, tief ins Land reichenden Lagunen können aus Abidjan, wenn sie einmal für den Schiffsverkehr geöffnet sein werden, den Sammelpunkt für die Produkte des ganzen Küstengebietes machen. Im Zentrum der immensen Lagune Eorié, die 120 km lang, 3 bis 7 km breit und 15 bis 25 m tief ist, wurde die Residenzstadt erbaut; die ersten Elemente eines Hafens wurden auf der Insel Petit-Bassam, die bis jetzt mit der Stadt nur durch eine Floßbrücke verbunden war, errichtet.

Bis zum Sommer 1950 war diese Lagune gegen das freie Meer (Golf von Guinea) durch einen 2 bis 3 km breiten Streifen sandigen Festlandes abgeschlossen. Nunmehr wurde dieses Hindernis durchbrochen und eine Verbindung mit dem offenen Meer hergestellt. Es entstand ein Kanal, der den Namen „Canal de Vridi“ (nach einem Fischerdorf bei seiner Einmündung ins Meer) erhielt.

Dieser Kanal ermöglicht Schiffen mit größter Tonnage die Einfahrt in stilles, tiefes Wasser bei jeder Witterung und zu jeder Zeit. Vorläufig sind diese Schiffe noch genötigt, auf Bojen vor Anker zu gehen

und ihre Waren mit Hilfe von flachen Transportschiffen ein- und auszuladen; in zwei Jahren ungefähr werden sie allerdings direkt an den Kais in tiefem Wasser bei der Stadt und bei der Insel Petit-Bassam landen können. Diese Kais zu beiden Seiten der Lagune sollen mit einer großartigen, drei Stock hohen Brücke miteinander verbunden werden.

Der Kanal selbst ist ein Meisterwerk: Bei einer Länge von 2700 m besitzt er einen Wasserspiegel von 370 km², davon 200 mit einer Tiefe von 15 m. Er ist fünfmal so breit wie der Suezkanal und ermöglicht den größten Schiffen der Welt die Durchfahrt. Die Berechnung derart enormer Ausmaße mußte zwangsläufig unternommen werden, damit die Gezeitenströme genügend Kraft aufbringen, den vom Äquator-Gegenstrom auf das Festland gespülten Sand wieder ins Meer zurückzuwerfen.

Die Arbeiten umfaßten weiters den Bau von zwei großen Einfahrtsmolen. Sie erforderten seit 1938 die Aushebung von 17,5 Millionen Kubikmeter Erde und die Beseitigung von 1 Million Tonnen Felsgestein. Das Innere der Lagune wird durch die Fertigstellung eines Ladekais in Abidjan selbst und den Bau eines Tiefwasserkanals auf der Insel Petit-Bassam, der auf das modernste ausgerüstet sein wird, eine vollkommene Umgestaltung erfahren.

Abidjan wird demnach in wenigen Jahren ein ernster Rivale Dakars werden, allerdings ein überlegener Rivale, da es dank seinen ausgestalteten, mit dem offenen Meer in Verbindung stehenden Lagunen mehr Schutz und Sicherheit bieten wird.