Pröbster,
Frankreich
in der
Sahara.
1928.

# Preußische Jahrbücher

Begründet von Rudolf Haym,
Heinrich v. Treitschke und Hans Delbrück

Schriftleitung: Dr. Walter Heynen und Dr. Emil Daniels

## Sonderabdruck



Verlag von Georg Stilke
Berlin NW 7, Dorotheenstraße 65

Sonderabdruck aus den „Preußischen Jahrbüchern"
Band 211 Heft 3 März 1928

# Frankreich in der Sahara

Dr. Edgar Pröbster, Neustadt (Orla)

Die französischen Besitzungen in Nordafrika werden von denen in West- und Aequatorialafrika durch die Sahara getrennt, die sich von Westen nach Osten in einer Breite von etwa 4500, von Norden nach Süden in einer Länge von durchschnittlich etwa 2000 km hinzieht. Sie ist nicht, wie man früher meinte, ein unendliches Sandmeer, das sich von den südlichen Ausläufern des Atlas ohne Unterbrechung bis zum Niger und dem Unterlauf des Senegal erstreckt. Sie wird allerdings von weit ausgedehnten wasserlosen Einöden durchzogen — im Westen Tanezruft genannt — wo eine leblose Wüstenei die andere ablöst; aber daneben fehlt es auch nicht an Gebirgszügen, die auf sich Niederschläge herabziehen und das Wasser den Wasserstellen und Oasen zuleiten. So findet sich in der zentralen Sahara, umgeben von den Höhenzügen des Muidir und Ahnet im Nordwesten, dem Tassili der Adjjer (Azdjer) im Nordosten, den Erhebungen des Air im Süden und dem Adrar der Iforas im Südwesten, der Gebirgsstock der Ahaggar (Hoggar), „die Wirbelsäule der Sahara", der in der 3000 m hohen Bergspitze des Ilaman seinen Höhepunkt erreicht. Die Sahara war bisher für Kamelkarawanen kein unüberschreitbares Hindernis; sie ist es noch weniger für die erheblich schnelleren Kraftwagen und Flugzeuge, wenn deutlich erkennbare Fahrwege mit den nötigen Etappenstationen und Landungsplätzen hergerichtet sind. Aber nirgends ist die Sahara, auch nicht in ihren am meisten begünstigten Gegenden, das an fetten Weideflächen und sonstigen Hilfsmitteln reiche Land, das die in ihr häufigen Luftspiegelungen französischen Enthusiasten vorgaukelten. Der Wirklichkeit näher kam Lord Salisburys Ausspruch von den Sanddünen, die England dem gallischen Hahn zum Scharren überlassen habe, als es den Lauf des Benue und die reichen Gebiete des Sokoto für sich nahm und Frankreich die Wasserfälle des Nigers und die Sandwüsten der Sahara überließ.

Die militärische Eroberung der Sahara durch Frankreich wurde in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts vom Nord- und Südrande aus in Angriff genommen. Marschall Randon, der mit der Einnahme Kabyliens die von Bugeaud begonnene Eroberung Algeriens beendete, leitete die erste Periode des militärischen Vorgehens in der Sahara 1852 mit der Besetzung Laghuats ein, der 1853 die Unterwerfung des Mzab und der Oase Wargla, 1854 die Einnahme von Tuggurt folgten. Das weitere Vordringen nach dem Süden wurde 1864 durch den Aufstand der Ulad Sidi Schech unterbrochen, der erst

1883 völlig niedergeschlagen war. Die Strafexpeditionen, die 1866 und 1868 bis unter die Mauern von Figig, 1870 bis zum Gir unternommen wurden, führten zu keiner endgültigen Festsetzung. Erst Ausgangs der 70er Jahre erwachte der Drang nach dem Süden wieder. Er betätigte sich in der Form militärisch eskortierter wissenschaftlicher Missionen. Man ging von dem zweifellos richtigen Gedanken aus, daß eine Truppe von 150 bis 200 Mann gedienter Soldaten, zum Teil Franzosen, zum Teil algerische Tirailleurs, den Angriffen auch der stärksten saharischen Banden gewachsen sei. Aber die erste Probe auf das Exempel war ein Mißerfolg. Die militärisch eskortierte zweite Mission des Oberstleutnants Flatters wurde am 18. Februar 1881 von den Tuareg bei der Wasserstelle Tadjmut im Nordosten des Hoggar vernichtet. Die Schuld lag an dem Führer, der die elementarsten Sicherheitsmaßregeln vernachlässigt hatte. Aber der Mißerfolg wirkte entmutigend. Man begnügte sich mit der endgültigen Besetzung Ghardaias im Nordwesten von Wargla und der Anlegung der Posten Ain Sefra (1882) und Djenien bu Rezg (1885) im Nordosten von Figig. Von einer Strafexpedition gegen die Hoggar nahm man Abstand.

Am Südrande der Sahara war Kommandant Faidherbe zwischen 1855 und 1859 wiederholt in das Gebiet der Trarza und Brakna auf dem rechten Senegalufer eingedrungen. Aber die endgültige Unterwerfung dieser Maurenstämme erfolgte erst 50 Jahre später. Das Vordringen nach dem Norden war den Franzosen nicht so eilig wie die Erreichung des Nigers, und auf diesem Wege mußte zunächst eine Reihe Eingeborenen-Herrschaften zertrümmert werden, insbesondere das Reich, zu dem Hadj Omar am mittleren Senegal die Tukulör vereinigt hatte. 1883 wurde am Oberlauf des Nigers der Posten Bamako errichtet.

Erheblich ergiebiger war die zweite Periode der Eroberung der Sahara. Timbuktu, dessen Hafen Koriume bereits 1887 und 1889 von französischen Kanonenbooten angelaufen worden war, wurde im Dezember 1893/Januar 1894 von der französischen Nigerflotille und vom Oberst Bonnier besetzt. Es fehlte allerdings auch nicht an dem obligaten Mißerfolge. Die Kolonne Bonnier wurde bei Takubao vernichtet. Aber dafür schlug Kommandant Joffre die Tuareg am 24. Januar bei Niafunke und nahm endgültig die geheimnisvolle Nigerstadt in Besitz. 1898 wurde dort die erste Kamelreiterabteilung errichtet. Zur Sicherung der Nigerstellung wurden östlich und südöstlich Timbuktus die Posten Bamba, Gao und Ansongo und an der Westspitze des Fagibinsees Ras-el-Ma (1896) angelegt. Die letzten Widerstände der Tuareg-Ullimiden, der bisherigen Herren des Nigertals, wurden mit Hilfe der Kunta erst 1916 gebrochen. Weniger langwierig war die Unterwerfung der Maurenstämme, deren politische Zersetzung

Coppolani 1898 gelegentlich einer Studienreise im Sudan begonnen und als Kommissar des Generalgouverneurs in Mauretanien fortgesetzt hatte. Die wichtigsten Maurenstämme des Sudans unterwarfen sich 1899, die Trarza und Brakna Mauretaniens 1902 und 1903, und die Unterwerfung des Tagant schien sicher, als Coppolani 1905 in Tidjikdja ermordet wurde, und Ma-el-Ainin, der Scherif von Smara, die Stämme zum Kampf gegen die Franzosen aufrief. Die Mauren errangen verschiedene Erfolge, wurden aber 1908/09 von Oberst Gouraud aus dem Adrar in die Wüsteneien des nördlichen Mauretaniens gedrängt, die den Unversöhnlichen noch heute als Schlupfwinkel dienen. Die Mauren des Sudans verhielten sich ruhig. 1911/12 wurden in Walata, 1913 in Tischit Posten errichtet. In der östlichen Sahara wurden Zinder 1899, die Zawia Bir Alali im Kanem 1902, die Oase Kauar 1906, die Oase Bilma 1907, die Senusifeste Ain Galakka im Borku 1913 und Zuar und Bardai in Tibesti 1913/14 besetzt.

Inzwischen war man im Süden Algeriens nicht müßig gewesen. Dort wurden el-Golea, das 1891 eine Besatzung erhalten hatte, im Osten und Djenien bu Rezg im Westen die Ausgangspunkte für den Vormarsch nach den marokkanischen Tuatoasen. Eine Reihe von Posten wurde im Südwesten, Süden und Südosten von el-Golea angelegt. Der Stein kam ins Rollen als die militärisch eskortierte wissenschaftliche Mission des Geologen Flamand ihre Forschungsreise nach dem Tuat antrat. „Sie verfügte direkt über 140 Gewehre unter Capitaine Pein. In geringem Zwischenraum folgte eine Schwadron saharischer Spahis. Beim ersten Anruf, mit einer Schnelligkeit, die beweist, daß man diesen Anruf erwartete, wurde die Mission von der kleinen Kolonne des Kommandanten Baumgarten eingeholt. Wenn ich recht unterrichtet bin, sollte auch Artillerie der Mission folgen. Aber zuletzt verzichtete man darauf. Das ist für die Wüste eine recht starke Streitmacht: ein ganzes Bataillon, ein Kommandant und drei Capitaines[1]).“ Gautier hält es für ausgeschlossen, daß man mit dem Bataillon geologische Untersuchungen anstellen wollte. „Die Geologie war ein Vorwand.“ Jedenfalls eroberte diese geologische Mission nach zwei Gefechten am 29. Dezember 1899 die Oase In Salah. Das war das Zeichen zum Vorgehen auf der ganzen Linie. Eine Kolonne der Division Alger besetzte Timmimun und Tidikelt, während eine Kolonne der Division Oran im März 1900 durch das Zuzfanatal, die Eingangspforte der Tuatoasen, vordrang und Igli im Sauratal besetzte. 1901 standen französische Truppen im Qsabi, 250 km südlich Igli. Die Unterwerfung der Oasen war beendet. Man hatte eine für

[1]) Siehe E. F. Gautier, La conquête du Sahara (Paris 1910), S. 22, 23.

saharische Verhältnisse übertrieben starke Truppenmacht von 4000 Mann in Bewegung gesetzt, die große Lebensmittelzufuhren erforderte[1]). Im Juni 1903 wurde Figig bombardiert und im November der Posten Colomb-Beschar, westlich des Zuzfanatals angelegt.

Die Eroberung der Tuatoasen war nicht nur der Beginn der Eroberung Marokkos, sondern auch der Anfang vom Ende der Herrlichkeit der Tuareg. 1902 unterwarfen sich die gefürchteten Tuareg des Hoggar, nachdem ihre Streitmacht — 300 Krieger — von Lieutenant Cottenests fliegender Kolonne (130 irreguläre Kamelreiter) bei Tit geschlagen worden war. Bereits 1904 trafen sich zwei Gruppen französischer Kamelreiter aus dem Norden und Süden im Herzen der Sahara. 1910 wurde Tabelbala im Westen der Saura, im November 1911 Djanet im Tassili der Tuareg Azdjer besetzt. Die Schwierigkeiten der Eroberung der Sahara hatten im umgekehrten Verhältnis zu deren Größe gestanden.

Die äußeren Grenzen der französischen Sahara wurden gezogen, als sich England und Frankreich am 5. August 1890, am 14. Juni 1898, am 21. März 1899 und am 8. September 1919 über ihre beiderseitigen Einflußzonen in Innerafrika verständigten. 1890 erkannte England die Linie von Say am Niger nach Barrua am Tschadsee als die Südgrenze des Hinterlands der französischen Besitzungen am Mittelmeer an. Als Westgrenze wurde die Linie Figig—Igli—Kap Blanco angenommen. Das frankomarokkanische Abkommen vom 20. April 1902 trug der Linie Figig—Igli in der Weise Rechnung, daß es die algerische Grenze ins Zuzfanatal vorschob, die marokkanische zum Wad Gir zurückverlegte und für das Gebiet zwischen diesen beiden Flüssen Bestimmungen über eine franko-marokkanische Zusammenarbeit traf, die „die Freundschaftsbande zwischen beiden Regierungen befestigen und ihre gegenseitigen Beziehungen auf der Grundlage der Achtung vor der Unverletzlichkeit des Scherifenreichs und der Besserung des nachbarlichen Verhältnisses entwickeln sollte.“ Sie entwickelte sich dank der beliebten Grenzzwischenfälle binnen acht Jahren zur französischen Besetzung des größeren Teils von Ostmarokko.

Eine ähnliche Grenzverschiebung hat bezüglich des Gebiets westlich der Linie Igli-Kap Blanco stattgefunden, über das sich Frankreich und Spanien in den Abkommen vom 27. Juni 1900, vom 3. Oktober 1904 und vom 27. November 1912 verständigten. 1900 wurde als Ostgrenze der spanischen Einflußzone Rio de Oro zwischen 26° und 21°20' n. Br. eine Linie festgelegt, die zunächst bis zum nördlichen Wendekreis auf 14° 20'

[1]) Wegen der zahlreichen gefallenen Kamele der Transportkolonnen nannten die harratin des Tuat das Jahr 1900 das am-el-futur, d. i. das Jahr der Frühstücke.

westlich Paris verläuft und im Süden dieses Wendekreises den Salzlagern von Idjil 20 km westlich ausweicht. Die erheblichen Zugeständnisse an Spanien nördlich des Dra, die Artikel 5 des Abkommens vom 3. Oktober 1904 enthielt, sind im letzten Absatz von Artikel 2 des Abkommens vom 27. November 1912 gestrichen worden. Die Vergrößerung, die das Rio-de-Oro-Gebiet nach Norden zu erhielt, reicht nur noch bis zum Dra und wird im Osten durch den 11. Längengrad westlich Paris begrenzt. Davon gehört das Stück nördlich von 27° 40′ n. Br. bis zum Dra zur saharischen Zone Marokkos und bildet mit der Ifni-Enklave — südlich des Wad Bu Sedra und nördlich des Wad Nun — die südliche Zone des spanischen Marokko-Protektorats. Spanien hat die Besetzung des Ifnigebiets im Weltkrieg auf Wunsch Frankreichs unterlassen[1]). Es unterhält auf seinen 297 000 qkm Wüstengebiets südlich des Dra nur drei kleine Posten: in Kap Juby (seit 1916), in Villa Cisneros (seit 1885) und nördlich des Kap Blanco (seit 1925). Die französischen Kolonialpolitiker verlangen, daß Spanien seinen saharischen Bereich tatsächlich besetze und den französischen Truppen die Verfolgung eingeborener Räuberbanden auch auf spanischem Gebiet, das sogenannte droit de suite, zugestehe. Die Rio-de-Oro-Frage ist auf der vorjährigen nordafrikanischen Konferenz in Tunes behandelt worden. Wie der französische Generalresident in Marokko der Presse erklärte, handelte es sich nur um die Schaffung eines Landungsplatzes für die Flugzeuge der Linie Latécoère, die von Casablanca nach Dakar fahren.

Als Nordostgrenze der französischen Sahara hatte die Londoner Erklärung vom 21. März 1899 eine von Nordwesten nach Südosten verlaufende Linie vom Schnittpunkt des 16. Längengrads östlich Greenwich mit dem nördlichen Wendekreis gezogen. Der südöstliche Endpunkt dieser Linie, der Schnittpunkt des 24. Längengrads östlich Greenwich mit 19° 30′ n. Br. wurde von der im § 4 vorgesehenen englisch-französischen Abgrenzungskommission festgelegt, die vom 1. Februar 1922 bis Anfang Mai 1923 gemäß den Anweisungen der Pariser Zusatzerklärung vom 8. September 1919 die Grenzziehung zwischen Französisch Aequatorialafrika und dem anglo-ägyptischen Sudan von jenem Punkte bis zum Schnittpunkt von 27° 26′ 57″ östlich Greenwich mit 05° 01′ 10″ n. Br. vornahm. Ueber das Ergebnis dieser Feststellung haben London und Paris am 21. Januar 1924 identische Noten ausgetauscht. Die ägyptische Presse protestierte, weil über Interessen des Sudans ohne Befragung Aegyptens entschieden wurde. Aber ihre Proteste fanden ebenso wenig Beachtung wie die Verwahrung, die seinerzeit von der Türkei als Besitzerin Libyens gegen die Erklärung von 1899

[1]) Siehe Renseignements coloniaux der Afrique Française 1926, S. 548.

eingelegt worden war. Neuerdings scheint auch Italien, die Rechtsnachfolgerin der Türkei in Tripolitanien und der Cyrenaica, die englisch-französische Grenzziehung von 1899, 1919 und 1924 im Südosten von Libyen als unverbindlich zu betrachten. Das vom Istituto Coloniale Italiano in Rom veröffentlichte Annuario delle Colonie Italiane für 1926 gab sowohl in der allgemeinen Uebersichtskarte von Afrika wie in der Karte Cirenaica e Cufra jene Grenzziehung noch an. Aber in der Ausgabe für 1927 findet sich diese Linie nur noch auf der allgemeinen Uebersichtskarte von Afrika. Auf der Karte Cirenaica e Cufra ist sie ebenso wie auf der Karte Libia e regioni limitrofe verschwunden. Bei der letzteren, die die Bezeichnung „Ministerio delle Colonie, Servizio Cartografico" trägt, ist diese Weglassung um so auffälliger, als sie im Osten die libysch-ägyptische Grenze nach dem italienisch-ägyptischen Abkommen vom 6. Dezember 1926 und im Westen vom Mittelmeer bis Ghadames die Grenze nach dem franko-türkischen Abkommen vom 19. Mai 1910, von Ghadames bis Tümmo die Grenze des franko-italienischen Abkommens vom 12. November 1919 angiebt, die von Ghadames bis Ghat dem Karawanenweg über el-Mislan, westlich des 10. Längengrads östlich Greenwich folgt und auch im Süden von Ghat die bisherige Einbuchtung in die italienische Einflußzone beseitigt. Französischerseits wird darauf hingewiesen, daß Italien am 14. und 16. Dezember 1900 und am 1. Dezember 1902 die englisch-französische Grenzziehung vom 21. März 1899 anerkannt habe. Aber trotz dieses Anerkenntnisses haben es die Franzosen für zweckmäßig gehalten, nach dieser Seite hin vollendete Tatsachen zu schaffen, indem sie der italienischen Landung in Tripolis die Besetzung der Oase Djanet im Südwesten von Ghat auf dem Fuße folgen ließen und die Unterwerfung des Borku und des Tibesti (1913/1914) im Süden der anglo-französischen Linie beschleunigten. Zu der Grenzfestlegung 1922/1923 wurde Italien nicht zugezogen.

Italien hatte 1915 die Posten im Innern Tripolitaniens, insbesondere Murzuq, die Hauptstadt des Fezzan, Ghat und Ghadames geräumt und sich bis 1919 auf die Behauptung einiger Küstenplätze beschränkt, die nach Beendigung des Weltkriegs als Brückenköpfe für die Wiedereinführung der italienischen Herrschaft dienen konnten. Das Innere des Landes wurde der Tummelplatz lokaler Machthaber und der Senusia, die auch auf französisches Gebiet übergriffen. Mehr Erfolg als im äußersten tunesischen Süden hatten sie in der östlichen und zentralen Sahara, wo sie im Bunde mit den aufständischen Tuareg Azdjer 1916 den Posten Djanet nahmen, die Tuareg Hoggar zum Abfall verleiteten und Agades, die Hauptstadt des Air, vom 13. Dezember 1916 bis 3. März 1917 belagerten. Die Posten Zauar und Yoo in Tibesti wurden geräumt. Durch den

Abfall der Tuareg wurde das Problem der Versorgung vorgeschobener Saharaposten so schwierig, daß man sich im Februar 1917 zur Schaffung eines militärischen Oberkommandos der saharischen Gebiete entschloß, das dem General Laperrine anvertraut wurde. Laperrine stellte bis zum Oktober 1919 in der zentralen und östlichen Sahara die Ruhe wieder her. Die letzten unbotmäßigen Tuareg, die Azdjer des Tassili, wurden 1920 unterworfen. Die Unversöhnlichen aus dem Tassili, aus Djado, Tibesti und Kanem finden vorläufig einen Unterschlupf im Fezzan. Die Franzosen beschweren sich über die Raubzüge, die sie von da aus nach dem Hoggar, Air und Kanem unternehmen. Andererseits äußern sie Befürchtungen wegen des Zurückflutens dieser Elemente auf französisches Gebiet, wenn die Italiener, die Ghadames im Februar 1924 wiederbesetzten, das Fezzan zurückerobern.

Die Grenze zwischen der französischen und englischen Einflußzone im Süden der Sahara, die 1890 vorläufig mit der Linie Say-Barrua bezeichnet worden war, wurde durch die englisch-französische Erklärung vom 14. Juni 1898 so gezogen, daß der einzig brauchbare Karawanenweg vom Niger zum Tschad in das britische Nigeria fiel. In den Flitterwochen der Entente einigten sich Paris und London grundsätzlich über die notwendigen Abänderungen, die in dem Abkommen vom 29. Mai 1906 endgültig festgelegt wurden. Danach schneidet die Grenze den Niger 16 km nördlich von Port Ilo (über 200 km südöstlich von Say), beschreibt dann um Sokoto einen Bogen, der das Adargebiet im französischen Bereiche läßt, und verläuft dann nördlich Katsenas und südlich der Gober- und Mangagebiete in östlicher Richtung zum Tschad. „Indem uns England Adar, Gober und Manga wieder überließ“ — schrieb 1906 G. Franzois — „hat es den unruhigen Nomadenstämmen der Tuareg und Tubbus die Möglichkeit genommen, Raubzüge in seine Kolonie zu unternehmen. Unter dem Schutz der französischen Postenkette vom Niger bis zum Tschad kann sich Nigeria unbesorgt der Entwicklung seiner Wirtschaft widmen.“

Die französische Sahara bildet keine politische Einheit. Algerien, Tunesien, Marokko, die westafrikanischen Kolonien: Mauretanien, Sudan und Niger, die Kolonie Tschad von Aequatorialafrika, sie alle haben ihren mehr oder weniger großen Anteil an der Sahara und ihre eigene Saharapolitik. Früher hatte sogar jede der drei algerischen Divisionen ihren eigenen Saharabereich. Die tunesische Division hat noch heute ihre saharische Zone, deren Nordgrenze durch die Noten des Kriegsministers vom 4. November 1907 und 13. März 1913 gezogen wurde, und in deren äußerster Südspitze Fort Saint — gegenüber Ghadames — einen starken Stützpunkt mit artesischem Brunnen, drahtloser Station und Flugplatz bildet.

Die saharischen Zonen im Süden Algeriens wurden durch Gesetz vom 24. Dezember 1902 und die Dekrete vom 30. Dezember 1903, 12. April, 14. August und 12. Dezember 1905 als autonome Kolonien unter Militärverwaltung organisiert und bilden unter dem Namen der „Territoires du Sud" eine von Algerien getrennte Verwaltungseinheit mit eigenem Budget, das aus dem des Kriegsministeriums gespeist wird. Ihre Nordgrenze entspricht nicht genau der geographischen Grenze. Im Departement Constantine greift Algerien auf das Gebiet der Sahara über, während sich im Westen das Territorium Ain Sefra über weite Flächen der Steppe bis zu den großen Schotts ausbreitet. Ihre Südgrenze mit den westafrikanischen Kolonien Niger, Sudan und Mauretanien, über deren Verlauf sich die Minister für Inneres und Kolonien im Juni 1905 einigten, bildet im Adrar der Iforas annähernd einen rechten Winkel, dessen östlicher Schenkel im Süden von Ghat die tripolitanische Grenze beim 11. Längengrad ö. Gr. erreicht, während der westliche Schenkel bei Daya-el-chadra auf 27° 40′ n. Br. auf die Grenze der spanischen Sahara trifft. Auf diesem gewaltigen Gebiet von etwa 2 800 000 qkm leben — nach der „authentischen Interpretation" der letzten Zählung durch das Dekret vom 27. Dezember 1926 — 4779 Europäer und 532 091 Eingeborene. Dazu kommt die population comptée à part (Truppen, Sträflinge u. a.), nämlich 2535 Europäer und 2820 Eingeborene. Danach hätte sich seit 1916[1]) die Zahl der Europäer und die der Truppen um etwa 1000 bzw. 2000 vermindert, die der Eingeborenen um etwa 36 000 erhöht.

Von den vier Territoires du Sud haben das Territorium Ain Sefra und das der Oasen die größte räumliche Ausdehnung. Das Territorium Ain Sefra, das zunächst bei der Eroberung Ostmarokkos und dann beim Eindringen in die Sahara eine wichtige Rolle gespielt hat und die gleiche Rolle demnächst bei der Unterwerfung des Tafilalt und der noch unbotmäßigen marokkanischen und mauretanischen Saharazonen zu spielen haben wird, umrahmt Marokko im Osten und Süden und reicht von der Grenze der spanischen Sahara bis zur Nordgrenze der sudanesischen région Timbuktu. Es umfaßt die Bezirke Géryville, Mescheria, Ain Sefra, Beni Unif, den Kreis Colomb-Beschar, die Operationsbasis beim Vorgehen gegen Ostmarokko, und die saharischen Anhängsel Saura und Tuat-Gurara mit den Hauptorten Beni Abbas und Timmimun in den hohen beweglichen Sanddünen des großen westlichen Erg. Das Territorium Oasen, Hauptort Wargla, das die Grenze des Fezzan überwacht, umfaßt die Bezirke Wargla und die Anhängsel Tidikelt, Hauptort In Salah, und Azdjer, Haupt-

[1]) S. A. Bernard in R.C. der Afrique Française 1916, S. 214.

ort Djanet. Die Oase el-Golea, die bisher zum Territorium Oasen gehörte, ist seit Mai d. Js. dem Territorium Ghardaia angeschlossen worden, das aus den Bezirken Djelfa, Laghuat und Ghardaia besteht. Zum vierten Territorium, Tuggurt, gehören die Bezirke Tuggurt und Biskra und das Anhängsel el-Wad. Tuggurt ist seit 1914 über Biskra mit Constantine, Djelfa seit 1921 über Boghari-Blida mit Alger durch Eisenbahn verbunden. Ain Sefra hat von Le Kheider bis Colomb-Beschar 440 km Schmalspurbahn und Anschluß an das oranesische Bahnnetz. Das vom obersten Rat der Landesverteidigung empfohlene Projekt der nördlichen Teilstrecke der künftigen Transsaharabahn nimmt, nordwestlich von Le Kheider, Ras-el-Ma-Crampel, den südlichen Endpunkt der oraneser Normalspurbahn, zum Ausgangspunkt und zieht von da eine Linie, die zunächst in südöstlicher Richtung bis nahe dem Schott-esch-Schergi, dann in südwestlicher Richtung bis Colomb-Beschar verläuft. Sie wendet sich dann auf den Hochebenen im Westen des Zuzfanatals nach Süden, überschreitet den Wad Gir im Norden von Igli und hält sich dann bis Beni Abbas auf den Höhen, die das Sauratal im Westen einfassen.

Während der algerische Saharabereich unterworfen ist, besteht in Marokko zwischen der Südgrenze der Saharazone auf 27° 40′ n. Br. und der Linie, die den derzeitigen Stand der Eroberung des Landes im Süden angibt, ein beträchtlicher Zwischenraum. Diese Linie nimmt am Atlantischen Ozean in Höhe von Tiznit ihren Anfang und erreicht in Talaint ihren südlichsten Punkt. Von da wendet sie sich über Widjjan nach Norden und erreicht durch den Antiatlas das Gebiet der Ida u Blal und weiter östlich Tamgrut im Tale des Dra. Sie bildet dann eine im Süden noch offene Schleife, die sich über den Djebel Sagho bis zum Tale des Wad-el-Abid und dann längs der Posten des Kreises Azilal und der Territorien Tadla und Midelt bis zum Nordwestrande des Tafilalt hinzieht und die noch unbotmäßigen Stämme des mittleren und hohen Atlas einzukreisen sucht. Von Erfud, dem südlichsten Posten im Tale des Wad Ziz, wendet sie sich nach Osten, wo sie Anschluß an das Territorium von Ain Sefra findet. Ihr mittleres Stück, von Erfud — im Osten — bis zum Wad Ahansal, dem linken Nebenfluß des Wad-el-Abid — im Westen —, ist durch eine fortlaufende Kette größerer und kleinerer militärischer Posten eingefaßt. Weiter im Süden und Südwesten fehlt es vorläufig an solchen Sicherungen. Sie finden sich erst im Küstengebiet, im Territorium von Agadir, wieder: Agadir, östlich davon Wad Issen und Tarudant, der Standort des 29. Goum, südlich davon Biugra mit dem 27. Goum à cheval und Tiznit mit dem 26. Goum mixte, die sämtlich nicht an der Peripherie liegen. Der Unterschied erklärt sich dadurch, daß die Unter-

werfung der unbotmäßigen Stämme im Südosten, Süden und Südwesten von Marrakesch nicht von den Franzosen, sondern von deren „Verbündeten", den sogenannten großen Kaids des Südens[1]), den Glaua, Gundafa, Mtugga in die Hand genommen wurde, denen man vorläufig ihren Machtbereich nicht nur beließ, sondern beträchtlich zu vergrößern gestattete. So reicht die Herrschaft der Glaua von den Toren von Marrakesch im Osten über Tuggana-Zemran, Ftuaka, Demnat, Todgha, Dades und Sedrat bis zum Djebel Sagho, im Südosten über Mesfiua, Teluet, Warzazat bis Tamgrut, im Süden bis Ida u Blal. Aber die großen Kaids des Südens haben ihre Dienste getan. 1925 wurde die Herrschaft des westlichen Nachbars der Glaua, Taiyib Gundafi, zerschlagen. Jetzt sind sie selbst an der Reihe. Durch Erlaß des Generalresidenten vom 16. Januar 1925 wurden für das Glauagebiet fünf Bureaux de renseignements geschaffen: in Marrakesch, Zemran, Demnat, Mesfiua und sogar im Herzen von deren Machtbereich, in Teluet. Von der Straße Marrakesch—Zerekten—Teluet sind die ersten 76 km — ein Drittel Straße, zwei Drittel Fahrweg — im Oktober 1925 mit militärischem Schaugepränge eingeweiht worden. Drei Erkundungsabteilungen haben das Land durchzogen, und schon hört man Klagelieder über den bösen Willen der einst so geschätzten Verbündeten und über die schlechte Verwaltung ihrer Agenten — die übliche Ouvertüre zur Aufführung eines neuen Akts von Frankreichs Befreierrolle. Die Politik gegenüber den Glaua hat in Algerien eine Parallele in der Politik gegenüber Hamza ben Bubker von den Ulad Sidi Schech, der von den Franzosen in seinem Machtbereich anerkannt, 1852 zum Chalifa ernannt wurde, für sie das Sultanat Wargla eroberte und — wie Madani und Tehami Glaui im marokkanischen Süden — ihre Hauptstütze beim Vordringen in den äußersten algerischen Süden war. Der Offizier, der Hamza zugeteilt war, „um" — wie A. Bernard[2]) sagt — „die Rolle unserer derzeitigen Residenten in gewissen Protektoratsländern zu spielen", wurde nach und nach aus einem chef politique ein chef de poste und schließlich ein Commandant supérieur. Nach Hamzas Tode brach der Aufstand der Ulad Sidi Schech aus, der erst 1883 endgültig niedergeschlagen war. Die Liquidierung der Glaua wird weniger zeitraubend sein.

Von den unbotmäßigen Stämmen im Süden der Linie machen sich insbesondere die des Tafilalt durch dreiste Bandenüberfälle unangenehm bemerkbar. Der Ueberfall, den etliche 20 Berber aus dem Tafilalt am 29. Dezember 1924 auf einen Trupp französischer Eingeborener 30 km südlich von Colomb-Beschar machten, veranlaßte Citroën zum Verzicht auf die Transsahara-

[1]) S. „Preußische Jahrbücher", November 1925 S. 151.

[2]) S. A. Bernard et A. Lacroix, La pénétration saharienne, S. 21.

fahrt, an der der König der Belgier und Marschall Pétain teilnehmen sollten. Vor einigen Wochen verlor ein Zug Spahis bei einem Zusammenstoß mit einem Tafilalt-ghezu in der Nähe des Postens Talsint neun Tote. Ende April wurde der Officier de renseignements dieses Postens, am 18. Mai der bekannte Saharafahrer Leutnant R. Estienne nebst seinen fünf Begleitern in der Nähe von Bu Denib abgeschossen. Die Unbotmäßigkeit des Tafilalt, das den Unversöhnlichen des unterworfenen Gebiets, unter anderen dem achtzigjährigen Abidin uld Schech aus dem Nigertal, Gastfreundschaft gewährt, bedeutet für die Sicherheit der westlichen Transsaharaverbindungen zweifellos eine gewisse Gefahr, gegen die auch die Streifzüge der nach algerischem Vorbild geschaffenen marokkanischen Saharatruppen zwischen Ziz und Gir nur unvollkommenen Schutz gewähren. Man wird sich wohl oder übel zur Besetzung des Tafilalt entschließen müssen. Das stimmt allerdings nicht recht zu dem Programm, das H. Steeg auf der diesjährigen nordafrikanischen Konferenz in Algier entwickelte, und das zunächst die Lösung der nordmarokkanischen Probleme, dann die Unterwerfung des Wad-el-Abid und erst dann die des äußersten Südens und des Dra vorsah. Er hat sich allerdings damit einverstanden erklärt, daß Algerien und Westafrika eine Postenkette auf der Strecke Tenduf—Tunasin—Remiles einrichten, und daß algerische Kamelreiter den Wad Daura bis 40 km westlich überschreiten. Aber er hat als das Aeußerste, was Marokko nach dieser Richtung leisten könnte, die Schaffung einer Flugzeugverbindung Marrakesch—Bu Denib und die Anlegung von Landungsplätzen zunächst im Süden von Teluet im Warzazat, dann im Todgha und schließlich in Tamgrut bezeichnet.

Im Westen, im Sus-el-Aqsa, haben die Zwischenfälle, zu denen die Landungen französischer Flieger im unbotmäßigen Gebiet Anlaß gaben, bisher durchweg eine friedliche Regelung gefunden. Von den Wad-Nun-Stämmen haben sich die Schechs der Ait Bubker (Ait Bamran) und Ait Lahsen dem Vertreter der Gesellschaft Latécoère gegenüber sogar vertraglich verpflichtet, für die Sicherheit der notgelandeten Flieger zu sorgen. Ladreit de Lacharrière weist auf den Kontrast hin, der zwischen der Behandlung französischer Flieger im unbotmäßigen Gebiet der französischen Zone und dem tragischen Ende der französischen Piloten im spanischen Rio de Oro besteht, die im November v. J. bei Kap Bojador notlanden mußten und von Nomaden abgeschossen wurden. Er verschweigt, daß bis dahin die Befreiung notgelandeter Flieger auch im Rio de Oro auf keine Schwierigkeiten gestoßen war.

Die marokkanische Saharazone ist verhältnismäßig bevölkert und unterscheidet sich dadurch wesentlich von der algerischen Saharazone, wo — wie es in einer Denkschrift der

marokkanischen Protektoratsregierung heißt[1]): — „die Entvölkerung an das Absolute grenzt und Kamelreitergruppen von 50 Mann sich mit Leichtigkeit bewegen, daß man sich fragen muß, ob sich überhaupt ein lebendes Wesen findet, das ihnen den Weg streitig macht". Die 300 000 bis 400 000 marokkanischen Berbern, die im noch nicht unterworfenen Teil des marokkanischen Südens vom Tafilalt bis zum Ozean leben mögen, haben alle kriegerischen Vorzüge und politischen Mängel dieser Rasse. Es fehlt ihnen der Zusammenhalt, der allein ein gemeinsames Vorgehen ermöglichen würde. Ihre Führer, Belqasem Negadi und Sidi Mohammed ben Taibi im Tafilalt, Sidi Hosein u Temga im Quellgebiet des Wad-el-Abid, haben ebenso wie Madani-el-Achsasi, der weltliche, und Merebbi Rebbo, der geistliche Herr des Sus-el-Aqsa eine nur lokale Bedeutung, die noch durch innere Streitigkeiten der ihnen anhängenden Stämme gemindert wird. Durch die intensive politische Zersetzungsarbeit, die von den Bureaux des Reseignements seit Jahren geleistet ist, ist die Durchführung der endlichen militärischen Unterwerfung wesentlich erleichtert.

Im Süden geht die marokkanische Saharazone unmerklich in die Sanddünen Mauretaniens über. Die Spitze, die Ain Sefra zwischen beiden Gebieten bis zur spanischen Sahara vortreibt, existiert nur auf der Karte. Sie ist zwar gelegentlich von französischen Kamelreiterabteilungen durchzogen worden, so von dem Capitaine Ressot von der saharischen Kompagnie der Saura, als er im April 1925 von Tabelbala über Tenduf einen Erkundungsritt nach Daya-el-Chadra machte, und von dem Capitaine Augiéras, der im Dezember 1920 mit algerischen Kamelreitern von Tabelbala durch das Igidi und Eglab über el-Kseib mit mauretanischen Kamelreitern in Mzerreb eine Begegnung bewerkstelligte. Aber diese Erkundungsritte haben in den dortigen Sandwüsten ebensowenig einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen wie die Strafexpedition, die Oberstleutnant Mouret 1913 zur Saqia-el-Hamra unternahm. Alljährlich zur selben Zeit (Oktober bis April) ziehen größere und kleinere Banden[2]) der dortigen Nomadenstämme: Regibat, Ulad Dlim, Tekna, Ulad Bu Seba, denen sich unbotmäßige Berabisch und Kunta anschließen, zu größeren Raubzügen nach dem Süden, die sie gelegentlich 2000 bis 3000 km weit vom Nun, Dra und der Saqia-el-Hamra nach dem Hodh, Adrar der Iforas und dem Niger führen. Noch häufiger versuchen

---

[1]) Angeführt von Gillier, La pénétration en Mauritanie (Paris 1926) S. 348.

[2]) In der mauretanischen Sahara heißt die kleinere Bande medjbur, in der algerischen Sahara djisch, die größere Bande ghezu, womit man auch den Raubzug selbst bezeichnet.

sie, den unterworfenen mauretanischen Stämmen und den Kamelreitern ihre Tiere zu stehlen oder den azalai, das ist die Karawane, die alljährlich zweimal in Taudeni Salz holt, zu berauben. Man könnte ihnen ihr Handwerk durch Besetzung der Wasserstellen legen; aber dazu reichen die Kamelreiterabteilungen nicht aus.

Das unterworfene Mauretanien ist durch eine dreifache Kette militärischer Posten gesichert: im Norden Schinget und Atar im Adrar und Port Etienne in der Bucht von Lévrier; in der Mitte Mudjeria und Tidjikdja (Fort Coppolani) im Tagant und Tischit im Hodh; im Süden: Mederdra und Butilimit in Trarza, Aleg in Brakna, Kaedi im Gorgol und Mbut in Assaba. Die Garnison der Posten wird von dem mauretanischen Bataillon gestellt. Zur Ueberwachung der unbotmäßigen Stämme dienen die drei Kamelreiterabteilungen von Adrar und Tagant von je etwa 180 Gewehren. Die Ostgrenze zwischen Mauretanien und dem Sudan hat ein Dekret des Generalgouverneurs von Westafrika (23. April 1913) von dem Sumpf des Karakoro, eines rechten Zuflusses des Senegal, in nordöstlicher Richtung durch den Hodh zwischen Tischit und Walata gezogen.

Der saharische Bereich, den General Laperrine befehligte, erstreckte sich im Süden bis zu einer Linie, die von der mauretanischen Ostgrenze aus zwischen Walata und Arawan hindurch zum Niger ging, den sie halbwegs zwischen Timbuktu und Bamba erreichte. Sie folgte dann dem Nigertal bis zur Südgrenze des Kreises Gao und dann dieser Grenze bis zum Adargebiet, das sie südlich Tahuas durchschnitt, um sich dann längs der Südgrenze des Kreises Agades und des Bezirks Kauar-Tibesti bis zur Westgrenze der Kolonie Tschad hinzuziehen. Laperrines Kommando umfaßte also — von den Territoires du Sud und dem äußersten tunesischen Süden abgesehen — nur einen Teil der westafrikanischen Sahara, nämlich von der heutigen Kolonie Sudan (Hauptstadt Bamako) den größten Teil der Region Timbuktu und von der heutigen Kolonie Niger (Hauptort Niamey) den größten Teil des Kreises Madaua, den Kreis Agades und den Bezirk Kauar-Tibesti (Hauptort Bilma). Mauretanien und der sudanesische Kreis Walata mit seiner überwiegend friedfertigen Bevölkerung gehörten ebensowenig dazu wie die Kreise Kanem (Hauptort Mao) und Borku-Ennedi (Hauptort Faya) der Kolonie Tschad. Laperrine verhehlte sich die Unzulänglichkeiten seines Befehlsbereichs nicht. Ein wirkliches saharisches Oberkommando hätte nach seiner Ansicht vorausgesetzt, daß man nicht nur sämtliche saharischen Gebiete, sondern auch deren Randgebiete mit einbezöge. „Dann würde eine Art Kolonie entstehen, aber eine Kolonie ohne Verbindungslinien, die vollständig von den Nachbarkolonien abhinge, ohne genügendes Budget, ein schwerer

und wenig handlicher Organismus." Von der Schaffung eines derartigen Organismus hat man vorläufig Abstand genommen. Die französischen Kolonien und Protektorate haben jede ihre Sahara behalten; aber es findet seit der vorjährigen Tagung in Tunes auf den alljährlichen nordafrikanischen Konferenzen, an denen auch Westafrika teilnimmt, ein gemeinsamer Meinungsaustausch der französischen Regierungsvertreter über die aktuellen Probleme der Sahara statt. Auf der diesjährigen Tagung in Alger wurden davon insbesondere die Herstellung eines Netzes drahtloser Stationen, die Schaffung von Verbindungen durch Kraftwagen und Flugzeuge, die Frage der transsaharischen Bahn, die Unterwerfung der unbotmäßigen Teile des Westens und die Ueberwachung des tripolitanischen Grenzgebiets durch die Kamelreiter und deren Neuorganisierung behandelt.

Algier und die sudanesische Hauptstadt Bamako sollen weitreichende Radiostationen erhalten, die miteinander verkehren können, und die saharischen Stationen mit kurzwelligen Apparaten ausgerüstet werden. Das Radionetz der Territoires du Sud besteht zur Zeit aus zwölf festen Stationen, die miteinander und mit den nächsten Stationen des Nachbargebiets in regelmäßiger Verbindung stehen. Nur mit Djanet und Bilma sind die Verbindungen schwierig. Aber es fehlt an Personal, so daß die Anlage des Postens Laghuat nicht in Betrieb genommen werden konnte —, trotz der Spezialtruppe saharischer Funker, die der kommandierende General des XIX. Korps mit Hilfe des Budgets der Territoires geschaffen hat. Von den westafrikanischen Saharastationen verkehren Atar (Mauretanien) mit Agadir, Kidal, die erste sudanesische Station am Hoggarfahrweg, und Arawan mit In Salah (Tidikelt), Agades mit Tamanraset im Hoggar. Die südtunesische Station Fort Saint steht in Verbindung mit Tunes.

Wo in Nordafrika die Eisenbahn aufhört, beginnt das Reich des Kamels. Von den südlichen Endpunkten der algerischen und tunesischen Eisenbahnen, Colomb-Beschar, Djelfa, Tuggurt und Gabes, führen vier Karawanenwege in die Sahara, die im Norden zum Teil als Fahrstraßen, weiter südlich zum Teil als Fahrwege hergerichtet sind. Sie bieten allerdings mehr Schwierigkeiten als der Karawanenweg von Tripolis über Murzuq nach den Bornu-Staaten, der nach Nachtigal der bequemste Weg vom Mittelmeer nach Mittelafrika ist. Aber sie verlaufen durchweg auf französischem Gebiet. Der tunesische Karawanenweg Gabes—Tschad, der das italienische Tripolitanien im Westen und Süden einfaßt, gewährt außerdem die Möglichkeit, den etwa vorhandenen Karawanenverkehr vom Tschad nach Tripolis aufzufangen. Tunesien hat die Strecke Gabes—Fort Saint als Fahrweg hergerichtet; die Fortsetzung über Djanet—In Ezzam—Djado bis Bilma

soll ebenfalls ausgebessert werden. Die Karawanenwege von Tuggurt über Wargla und von Djelfa über Laghuat—Ghardaia—el-Golea laufen in Hassi Inifel zusammen und gehen von da über In Salah—Tamanraset (das Hauptdorf des Hoggar)—Tin Zauaten (den letzten algerischen Kamelreiterposten)—Kidal nach Burem am Niger, östlich Timbuktus. Die Herrichtung dieses sogenannten Hoggarfahrwegs ist so ziemlich beendet. Er wurde von Tuggurt bis Burem — 2920 km — zum ersten Male im Dezember 1922 bis Januar 1923 von Haardt und Audouin-Dubreuil mit fünf Raupenwagen Citroën in 18 Tagen — einschließlich drei Ruhetage — zurückgelegt. Die Missionen der algerischen Handelskammern, die im November/Dezember 1926 mit je drei sechsräderigen Renault- bzw. Berliet-Wagen von Constantine und Algier nach Burem und zurück fuhren, brauchten für die Hinfahrt 15, für die Rückfahrt 17 Tage. Erheblich schneller wird der westliche Fahrweg Colomb-Beschar—Burem zurückgelegt, der im Süden der Zauia Reggan, der südlichsten Tuatoase, ein großes Stück der Tanezruft durchschneidet. Die Mission Estienne (November 1923) und die Mission Gradis (Januar 1924) wählten für die Durchquerung der Tanezruft noch die Linie Wallen—Tessalit. Aber man suchte die kürzeste Linie. Die Mission der Oraneser Handelskammer, die Ende 1926 von Colomb-Beschar nach Burem 5, zurück 4½ Tage brauchte, durchfuhr die Tanezruft ein gut Teil westlich von Wallen—Tessalit. Auf diesem westlichen Fahrweg verkehren die Kraftwagen der Compagnie générale transsaharienne, die von Gaston Gradis zum Studium der direkten Flugzeugverbindung zwischen Algerien und dem Niger gegründet wurde. Er gilt mit dem Hoggarfahrweg und der östlichen Linie Wargla—Djanet als Fahrweg militärischen Charakters.

Die Umwandlung von Karawanenwegen in Kraftwagenfahrwege erfordert in der Sahara nicht allzuviel Mühe. Baumwuchs fehlt, dichteres Gestrüpp findet sich nur auf der sudanesischen Teilstrecke. In den ausgedehnten Zonen trockenen Schwemmlandes braucht nur die Richtung durch eine Reihe von Steinhaufen angegeben zu werden, die der Fahrer erkennt, ohne die Fahrt verlangsamen zu müssen. Felspartien, der weiche Boden der Flüsse und sebchas, Sandboden und Dünen machen schon mehr Arbeit, wenn sie nicht umgangen werden können. Aber sie sind wenigstens auf den Verkehrswegen nicht allzu häufig und stellen wegen der Seltenheit der Niederschläge keine großen technischen Ansprüche. Die Kraftwagen sind nicht wie die Kamele an die Wasserstellen gebunden; aber sie müssen in Zwischenräumen von etwa 250 km ihren Brennstoff erneuern und nach Zurücklegung von 600 km mit der Vornahme von Reparaturen rechnen und erfordern deshalb die Anlage einer ganzen Reihe von Etappenpunkten,

die erst durch Kamelkarawanen mit den nötigen Vorräten versehen werden müssen. „Der Kraftwagen dient zur Herstellung von Verbindungen, das Reitkamel ist die Jagdwaffe, das Lastkamel das Verpflegungsmittel, ein sehr guter Versorger, der Brennstoff-Kannen ohne Groll trägt." (Kommandant Duclos.)

Die Herrichtung deutlich erkennbarer Fahrwege ist auch für den Luftverkehr von Bedeutung, weil das Flugzeug über der Sahara eine genaue Marschroute[1]) braucht, wie sie für die Latécoèresche Luftverbindung Casablanca—Dakar die atlantische Küste bildet. Aber das Flugzeug ist noch anspruchsvoller. Es verlangt Landungsplätze, Flugzeughallen, Nachrichten über Luftverhältnisse u. a. m. Diesen Wünschen wird nach und nach entsprochen. Längs des westlichen Fahrwegs werden in Zwischenräumen von 25 bis 30 km bis südlich Reggan Landungsplätze angelegt. Nach Ain Sefra, Colomb-Beschar und Beni Abbas soll Adrar nördlich Reggan eine Flugzeughalle bekommen. Eine Wetterwarte im Hoggar soll Tunesien, Algerien und Westafrika mit Nachrichten über die Luftverhältnisse versehen. Die Sahara ist allerdings auch ohne solche Vorkehrungen überflogen worden, zuletzt von Kommandant Dagnaux in neun Stunden. Aber das waren Sportleistungen, die man einem Handelsflugzeug nicht zumuten darf. Westafrika verfügt zur Zeit über eine, Algerien und Marokko je über acht escadrilles. Sie sollen noch je eine saharische escadrille erhalten.

Durch die Saharafahrten der Kraftwagen ist auch die Frage der Transsaharabahn erneut in Fluß gekommen. Sie hat ihre Geschichte. Sie wurde zum ersten Male ernsthaft in den 70er Jahren von dem Ingenieur Duponchel aufgeworfen, der für den Bau der Bahn Alger—Tuat—Timbuktu Stimmung machte. Der Minister de Freycinet griff den Gedanken auf und ließ sich 1879/1880 eine Million Franken für Studienzwecke bewilligen. Nach dem Mißerfolg der zweiten Mission Flatters erkaltet allerdings das Interesse der Regierungsstellen. Aber die Kolonialpolitiker und das Comité national du rail africain blieben nicht ohne Erfolg bemüht, es wieder wachzurufen. Noch vor dem Weltkrieg entstand das Berthelotsche Projekt des Transafricain. Andere folgten. 1921 legte Marschall Lyautey dem Kriegsministerium einen Plan des Generals Calmel

[1]) Das Bureau topographique des 19. Korps (Service géographique de l'armée) hat unter dem Titel „Traversées du Sahara" eine Sammlung von Karten der von den Kraftwagen durchfahrenen Landschaften von Colomb—Beschar bis zum Niger herausgegeben. Sie enthält eine Karte Nordafrikas 1:3000000 und 7 Karten der saharischen Landschaften 1:1000000. Von der westlichen Sahara hat die Société de Géographie im Januar 1923 eine Karte 1:2000000 veröffentlicht.

vor, in dem der Bau einer transmauretanischen Linie vorgeschlagen wurde, die längs der Ostgrenze Rio de Oros Südmarokko mit dem unteren Senegal verbinden sollte. Die Regierung übertrug die Prüfung der Projekte der Studienkommission des Obersten Rats der Landesverteidigung. In dem Bericht, den der damalige Generalinspektor der Brücken und Chausseen, A. Mahieux, im Januar 1923 erstattete, wurden nur die Projekte zur Berücksichtigung empfohlen, die das Oraneser Hinterland mit dem Nigerbogen verbinden. Der Oberste Rat sprach sich für den Bau einer Linie aus, die von Ras-el-Ma-Crampel über Colomb-Beschar und die Saura auf dem kürzesten technisch möglichen Wege durch die Wüste gehen, den Niger bei Tosaye überschreiten und vorläufig in Wagadugu enden sollte. Am 11. Juni 1923 hatte er noch die saharische Linie des Berthelotschen Projekts empfohlen. Die Bahn soll 1,44 m Spurweite haben und durch Oelmotor betrieben werden. Die PLM., die 1300 km des algerischen Bahnnetzes bewirtschaftet und an den 950 km des marokkanischen Bahnnetzes wesentlich beteiligt ist, bewarb sich im Juli 1923 um die Konzession. Die Entwürfe des Vertrages und des Lastenheftes für die Vergebung wurden vorbereitet. Aber die Krise des Franken ließ die Angelegenheit vertagen.

Sie wurde 1927 wieder aufgenommen. Der Abgeordnete de Warren, Vorsitzender des Comité Algérie — Tunisie — Maroc brachte einen Gesetzesvorschlag betreffend Bewilligung eines Kredits von 18 Millionen Franken für die endgültigen technischen Studien des Transsaharabahnprojekts ein, der dem Kammerausschuß für Algerien, Kolonien und Protektorate vorbehaltlich des Gutachtens des Finanzausschusses überwiesen wurde. Der Arbeitsminister ging über den de Warrenschen Gesetzesvorschlag noch hinaus. Er schrieb in das Budget für 1928 einen Kredit von 20 Millionen für jene Studien ein. Aber er trug zugleich den Rivalitäten der drei algerischen Departements Rechnung, indem er bestimmte, daß die Vorprojekte den Westen, die Mitte und den Osten Algerien zu berücksichtigen hätten. Die letzte nordafrikanische Konferenz unterstrich das nationale Interesse, das Frankreich an der Vollendung der Normalspurbahn Tunis—Casablanca und dem baldigen Baubeginn der Transsaharabahn habe. Am 21. Juni wurde zu Propagandazwecken das Comite du Transsaharien gegründet, dessen Präsident de Warren, dessen Vizepräsidenten die Senatoren Lucien Hubert und A. Mahieu und der Generalsekretär der Afrique Française, A. Terrier, sind.

„Das afrikanische Frankreich — schrieb seinerzeit General Mangin — verlangt die Zusammenfassung seiner Teile und die Vereinigung mit dem Mutterland.“ Robert Raynaud, Generalsekretär des Comité Algérie-Tunisie Maroc und des Comité du Transsaharien, um-

schrieb in seinem Bericht über die nordafrikanische Konferenz in Tunis jene Tendenz noch deutlicher, indem er sagte: „Damit Frankreich, das sich von der Nordsee bis zum Kongo erstreckt, 100 Millionen Franzosen zählt, muß man diese Gebiete durch die eisernen Bande der Eisenbahn verbinden. Dazu bedarf es der transsaharischen Bahn. Im Westen verbinden wir zunächst den oranesischen Süden mit Timbuktu und später verlängern wir den Schienenstrang von Gabes zum Tschad. „Dann braucht Frankreich niemanden mehr. Es hat seine Welt, sein Getreide, seine Baumwolle, seine Phosphate für sich. Der Stand des Dollars oder des Pfunds ist für sein tägliches Leben gleichgültig. Frankreich wird wie heute pazifistisch sein, aber im Gefühl der Sicherheit." Die Denkschrift des Comité du Transsaharien erinnert daran, daß Frankreich während des Weltkriegs 150 000 Mann und 100 000 Tonnen Lebensmittel aus Westafrika habe holen müssen. „Damals ist das Problem gegen die deutschen U-Boote dank der Mitwirkung der britischen Flotte gelöst worden. Aber die Zukunft gehört niemandem. Sind wir im Falle bloßer Neutralität Englands — um nichts Schlimmeres anzunehmen — der Herrschaft im Atlantischen Ozean sicher? Jedenfalls können wir uns schon jetzt im Mittelmeer einen raschen und sicheren Weg von Oran nach der spanischen Küste und von Algier nach Marseille einrichten. Das hängt nur von unseren U-Booten und Flugzeugen ab. Aber um in Kriegszeiten die in Nordafrika stehenden französischen und eingeborenen Truppen schnell nach Frankreich schaffen, sie dort durch schwarze Truppen ersetzen und auch auf diese schwarzen Truppen als notwendige Hilfstruppen in Frankreich zählen zu können: dazu brauchen wir das schnelle und leistungsfähige Transportmittel der Transsaharabahn, die durch Kraftwagenverbindungen ergänzt, aber nicht ersetzt werden kann." „Die Zeit drängt" — meint de Warren. „1935 werden unsere Aushebungsklassen auf 150 000 Mann sinken, während die deutschen Klassen dann vielleicht 800 000 Mann betragen werden (de Warren weiß, was er seinen Landsleuten aufbinden kann). Dann wird die Räumung der Rheinlande spätestens vollzogen werden. Die Bürgschaft unserer nationalen Sicherheit durch die Transsaharabahn ist uns dann unerläßlich." Sie wird — darf man hinzufügen — Frankreichs Schlagfertigkeit nicht nur in Europa, sondern auch in Afrika gegenüber Frankreichs europäischen Nachbarn wesentlich erhöhen.

Neben politisch-militärischen Argumentationen, die nach M. F. Foureau die einzigen stichhaltigen Gründe für die Transsaharabahn liefern, fehlt auch der wirtschaftliche Köder nicht. Man übertreibt die Reichtümer der Landschaften am Nigerbogen, die durch die Bahn erschlossen werden sollen. In seinem Bericht über den de Warrenschen Gesetzesvorschlag

vergleicht der Abgeordnete Roux-Fressineng die Fruchtbarkeit des Nigertals mit der des Niltals. Aegypten habe drei Millionen Hektar angebautes Land, während am Niger 60 Millionen Hektar Nutzland zur Verfügung ständen. Ueber die heikle Frage der Arbeiterbeschaffung schweigt er sich wohlweislich aus. Der algerische Generalgouverneur rechnet nicht damit, daß Westafrika viel durch Vermittlung Algeriens zu verschicken hätte. „Die Tiere, Baumwolle und sonstigen Produkte, die es liefern kann, werden wahrscheinlich die Transportkosten nicht lohnen. Aber umgekehrt scheint es mir vollkommen sicher, daß Algerien der große Verpflegungsmarkt eines Teils von Westafrika werden wird."

1923 wurden die Kosten des Bahnbaues auf 1600 Millionen Franken veranschlagt, der Kilometer zu etwa 500 000 Franken. Heute sind sie erheblich höher. Rober-Raynaud meint, Deutschland könne sie zum Teil bezahlen. Er beruft sich auf einen angeblichen Artikel 19b der Anlage II zu Teil VIII des Versailler Diktats, der bestimmen soll, daß Deutschland die Arbeiter und Materialien zu liefern habe, die jede der Mächte nach Einholung der Zustimmung der Reparationskommission verlangen werde, um ihr industrielles und wirtschaftliches Leben wiederherzustellen und zu entwickeln. Diesen Artikel habe der französische Delegierte L. Dubois in einem Schreiben vom 15. Juli 1922 an den Generalsekretär der Reparationskommission angezogen, als er der Reparationskommission mit der Bitte um Zustimmung mitteilte, daß Frankreich von Deutschland die Ausführung einer Reihe öffentlicher Arbeiten (Regulierung der Rhône, Dordogne u. a.) verlange. Die Reparationskommission habe ihre vorläufige Zustimmung gegeben. Raynaud ist so gütig, nicht gerade zu verlangen, daß Deutschland Arbeiter für den Bau der Transsaharabahn liefere. Die werde man unter den Eingeborenen suchen müssen. Aber vielleicht ändert er noch seine Ansicht; denn beim Bau der Bahn Biskra—Tuggurt (217 km von 1 m Spurweite) 1911—1914 gab es so wenig eingeborene Arbeitskräfte, daß man die militärischen Strafgefangenen von Bougie und Orléansville zur Arbeit heranziehen mußte. Und die Transsaharabahn hat 3000 km Länge! Jedenfalls findet es Raynaud schon heute in der Ordnung, daß Deutschland die Materialien liefere. Es unterliegt für ihn keinem Zweifel, daß der transsaharische Bahnbau zu jenen Arbeiten gehöre, die das industrielle und wirtschaftliche Leben Frankreichs entwickeln sollen, und daß er daher ebenso wie die Regulierung der Rhône, Dordogne, Truyère, der Bau des Nordostkanals und des Tunnels von Wesserling von der Reparationskommission grundsätzlich genehmigt werden würde. „Deutsche Industrielle" — behauptete er — „würden sich ohne Zögern zur Beteiligung hergeben." Und von der französischen Schwerindustrie sei keine Gegnerschaft zu besorgen. „Große

französische Eisenwerkbesitzer haben uns erklärt, sie könnten moralisch keinen Widerspruch erheben, wenn die Heranziehung deutscher Firmen auf Reparationskonto die Verwirklichung eines so im französischen Interesse liegenden Werks wie die Transsaharabahn ermöglichen würde. Im übrigen läge darin keine Gefahr für die französische Industrie; denn das internationale Abkommen zwischen den Stahlwerken bestimme, daß deutsche Industrielle, die in Frankreich oder den französischen Kolonien Arbeiten übertragen erhielten, der französischen Industrie Arbeiten im gleichen Werte zu verschaffen hätten. Das Abkommen gilt allerdings ausdrücklich nur für Schienen, nicht für Schwellen. Aber eine Verständigung wäre nicht schwer. Das wäre für uns ein feines Geschäft: fast die Hälfte der Kosten der Transsaharabahn durch Deutschland garantiert. Diese Ermutigung hat ihren Preis!" Raynauds Anregung, die jedenfalls für die Geistesverfassung des französischen kolonialen Milieus bezeichnend ist, wird sowohl in der Begründung zu de Warrens Gesetzesvorschlag wie in dem Bericht Roux-Fressinengs verwertet.

In Italien und Spanien verfolgt man die Entwicklung der Frage der Transsaharabahn mit gemischten Gefühlen. Giulio Cesari gibt in der „Idea Coloniale" (26. März 1927) der zweifellos eitlen Hoffnung Ausdruck, daß der Bahnbau durch Frankreich Italien den Bau der Linie Tripolis—Murzuq—Tschad ermöglichen werde. Die „Epoca" findet, daß das Projekt der Saharabahn Spanien nicht gleichgültig lassen dürfe. „Wenn eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Oran und der Westküste Afrikas besteht und die Dauer der Verbindungen zwischen Spanien und Latein-Amerika verkürzt, dann werden unsere Illusionen, als Bindeglied zwischen Südamerika und Europa in die großen Strömungen des Welthandels einbegriffen zu sein, auf Schwierigkeiten stoßen. Es ist dringend nötig, daß wir dem zuvorkommen und unter Verwertung unserer natürlichen Vorteile die kürzeste Seeverbindung schaffen, bevor wir durch eine völlig französische Eisenbahn noch mehr isoliert sind als heute."

Die Ueberwachung der Sahara, die Bekämpfung der ghezus, das Eindringen in unbekannte Gegenden liegt fast ausschließlich den Kamelreitern ob. Sie gleichen nicht den Soldaten von Bonapartes Dromedarregiment, die Husarenuniform trugen. Ihre Uniform besteht aus der gandura, dem landesüblichen langen Hemd, und weiten blauen Pumphosen. Als Kopfbedeckung dient neben dem Fes ein gewaltiger Strohhut. Sie sitzen mit bloßen Füßen auf dem Reitkamel, das sie mit den Zehen lenken. Ihre Pantoffeln hängen am Sattel. Sie machen einen wenig militärischen Eindruck. Trotzdem oder gerade deshalb verdankt ihnen Frankreich die rasche Unterwerfung der Sahara. Man unterscheidet saharische Kompanien

und Kamelreiterabteilungen. 1902 wurden zunächst drei saharische Kompanien für die neubesetzten Oasen Tidikelt, Gurara und Tuat geschaffen. Ihre Zahl wurde 1904 auf fünf erhöht, 1905 auf vier, 1910 auf drei herabgesetzt, später wieder erhöht. Das Territorium Ain Sefra hat zwei Kompanien, die der Saura und Tuat-Gurara, das Territorium Oasen drei (Tidikelt, Wargla seit 1914, Djanet). 1916 wurden zwei weitere Kompanien für den äußersten tunesischen Süden und für das Territorium Tuggurt geschaffen.

Die saharische Kompanie ist eine Art goum mixte, der aus eingeborenen Landwächtern zu Fuß und zu Pferd besteht. Sie setzt sich aus 1 bis 3 Zügen Kamelreitern, 1 bis 2 Zügen Reitern, 1 bis 3 Zügen Infanterie und einer Anzahl Mochaznis (eingeborene Landwächter) zusammen und verfügt über einige leichte Geschütze und Maschinengewehre. Gillier[1]) gibt für die saharische Kompanie der Saura folgende Ziffern:

| | | |
|---|---|---|
| 39 Franzosen | 6 | Offiziere |
| | 33 | Korporäle und Mannschaften, darunter |
| | 6 | Artilleristen und 2 Waffenmeister |
| 338 Eingeborene | 168 | Kamelreiter |
| | 71 | Reiter |
| | 49 | Infanteristen |
| | 50 | Mochaznis |
| zusammen 377 Mann | | |

Die Kamelreiterabteilungen dieser saharischen Kompanien haben mit den sechs Kameelreiterabteilungen Mauretaniens und der région Timbuktu die unruhigen Elemente der westlichen und zentralen Sahara im Zaume zu halten, während in der östlichen Sahara die Kamelreiter von Bilma die Gegend im Norden von Djado—Tibesti bis zur tripolitanischen Grenze, die von Faya den Süden und Osten des Tibesti und das Ennedi abstreifen. Parteigänger, die von den unterworfenen Nomadenstämmen zu stellen sind, helfen dabei mit.

Die Rekrutierung der Kamelreiter ist im Norden und Süden der Sahara verschieden. Im Süden hat man senegalesische Tirailleurs auf Reitkamele gesetzt und aus ihnen Kamelreiter machen wollen. Aber die Ergebnisse sind mäßig. Der Schwarze ist allerdings in seinem Lande ein guter Soldat. Aber er leidet in den Wüsteneien unter Hunger, Durst, Kälte und trockener Hitze, macht Lebensmittel- und Wasserzufuhren nötig, kann sich im Gelände nicht ohne Führer zurechtfinden und mit einem so empfindlichen Tier wie dem Reitkamel nicht umgehen. Bei allen diesen Mängeln ist er in der südlichen Sahara das einzige zuverlässige Element, das nicht entfliehen und auch nicht desertieren kann. „Wir verwenden die schwarzen Tirailleurs in den westafrikanischen

[1]) a. a. O. S. 334.

Kamelreiterformationen, weil die politische Lage und die Wandelbarkeit der Nomaden uns unbedingt dazu zwingen. In der région Timbuktu insbesondere, wo Nomadenstämme nur am Rande existieren — das südliche Hinterland ist von Schwarzen bewohnt —, wo die Tuareg sich von uns fernhalten, und jeder der Araberstämme Parteigänger bei den Unbotmäßigen hat: werden die schwarzen Tirailleurs noch lange der wesentliche Bestandteil unserer militärischen Betätigung bleiben[1]." 1924 versuchte man Schaambaleute aus den saharischen Kompanien Algeriens im sudanesischen Milieu, in Arawan, zu verwenden. Aber es war ein kläglicher Mißerfolg. Die Schaambaleute weigerten sich, wie die Neger auf Wache zu ziehen und beschwerten sich in Timbuktu. Die Abteilung mußte aufgelöst werden. Die mauretanischen Abteilungen bestehen zu zwei Dritteln aus senegalesischen Tirailleurs, zu einem Drittel aus Mauren, die ihre eigenen Satzungen und Führer haben und bei 15 Jahren Dienstzeit ein gewisses Ruhegehalt beziehen. „Der Loyalismus der maurischen Kriegerstämme beruht darauf, daß wir ihre Tributrechte gegenüber den friedfertigen Stämmen anerkennen; als Gegenleistung können wir sie zur Verteidigung heranziehen[2])."

Im Norden der Sahara hat man „nach der genialen Idee des Generals Laperrine" — sagte Gouverneur Bonamy — den ghezus Kamelreiter aus Leuten derselben Rasse entgegengestellt, die ebenso an das saharische Leben gewöhnt und ebenso ausdauernd dieselbe Kampfesart anwenden. Zu diesem Zweck hat man den Stamm der Schaamba im Süden von Wargla und dem Wad Ghir militärisch organisiert und diesen bisher untergeordneten Stamm zum Herrn der Sahara gemacht. „Die Sahara der Tuareg ist zur Sahara der Schaamba geworden[3])." Die Erhebung der Beni Uriaghel zum herrschenden Stamm des Rif wurde von den Franzosen als Verbrechen, die Erhebung der Schaamba zu Herrn der Sahara durch Laperrine als Geniestreich bezeichnet. Wenn zwei dasselbe tun . . . .

Der Schaamba-Kamelreiter erhält von Frankreich Waffen und Löhnung, von der er sich und die zwei oder drei Reittiere, die er braucht, zu unterhalten hat. Er muß wenigstens zwei Tiere sein eigen nennen und kann über sie nach Belieben verfügen, muß aber gegebenenfalls beritten sein. Oft werden die Tiere von den Besitzern großer Kamelherden geliefert, die auf diese Weise an den Kosten der Ausrüstung der Kamelreiterstreifen und auch am Beutegewinn teilnehmen — wie

[1]) S. R.C. der Afrique Française 1926, S. 504

[2]) S. Gillier a. a. O. S. 284.

[3]) S. E. F. Gautier a. a. O. S. 120.

auf der andern Seite, im unbotmäßigen Lager, die Unternehmer, die ghezus ausrüsten!

Die Vermehrung der Kamelreiterabteilungen, deren Notwendigkeit Algerien auf der letzten nordafrikanischen Konferenz mit der Lage im marokkanischen Süden, im mauretanischen Norden und im tripolitanischen Grenzgebiete begründete, stößt auf gewisse Schwierigkeiten wegen der Beschaffung von Reitkamelen. Der Kamelbestand ist in schlechter Verfassung und nimmt von Jahr zu Jahr infolge der ihm zugemuteten Anstrengungen und der ständigen Trockenheit ab. Von den unterworfenen Stämmen des Südens haben die einen die Kamelzucht zugunsten der lohnenderen Rindviehzucht aufgegeben, bei anderen ist die Nähe des Nigers den Kamelen nicht zuträglich. Ein Zug von 110 Kamelreitern und 30 Mochaznis braucht 360 Kamele, um seinen Aufgaben gewachsen zu sein.

Die vorgeschlagene Ausrüstung der Kamelreiterabteilungen mit M.G.-Kraftwagen hat auch nur problematischen Wert. Die Engländer haben allerdings 1916 bei Bekämpfung der Senusi-Leute in der ägyptischen Wüste ganze Geschwader von Ford-Wagen mit Erfolg verwandt; aber sie operierten in einem Gebiet, das nirgends mehr als 200 km von den britischen Etappenpunkten am Mittelmeer oder Nil entfernt war, und außerdem gingen die Kosten auf Konto Kriegsbudget. Die Tummelplätze der unbotmäßigen Stämme der westlichen Sahara sind wenigstens 400 km von den nächsten französischen Posten entfernt. Außerdem nutzt sich auf dem harten Boden der Sahara die Bereifung der Räder überraschend schnell ab. Die Raupenwagen Citroën sind nicht viel widerstandsfähiger gewesen. Die fünf M.G.-Kraftwagen auf Raupen, mit denen das Territorium Ain Sefra ausgestattet wurde, waren schon nach wenigen Monaten gebrauchsunfähig. Sie hatten einen Aktionsradius von nur 60 km.

Bei der Bekämpfung der ghezus sind die Kamelreiter also im wesentlichen auf sich angewiesen. Die Nomadenstämme der westlichen Sahara, mit denen sie zu tun haben, sind keine zu unterschätzenden Gegner. Das hat der Ueberfall von Libörat 1913 und — nach der Waffenruhe während des Weltkrieges — das Gefecht bei Schreirik 1923, der Ueberfall auf Port Etienne 1924 und das dreitätige Gefecht von Treifia 1925 bewiesen.

Im Osten und Westen der Sahara, in der zentralen Sahara nur bis zu den Tuatoasen, hat die Tätigkeit glaubenseifriger Murabits, die dem Islam Bekenner werben, eine bedeutende Rolle gespielt. Der Westen kennt allerdings nicht eine derartige straffe Zusammenfassung der Anhänger Mohammeds, wie sie im Osten durch den Senusiorden erfolgte. Aber die Tätigkeit der Murabits, verbunden mit den Eroberungszügen des arabischen Stamms der Beni Hasan, hatte im Westen noch bedeutendere Folgen als im Osten. Sie führte vor etwa

300 bis 400 Jahren zur Spaltung der Berbern der westlichen und zentralen Sahara in Mauren und Tuaregs. Beide zerfallen noch heute in die herrschende Klasse der kriegerischen Nomadenstämme und die tributpflichtige, dienende Klasse der seßhaften, friedlichen Stämme. Jene heißen bei den Tuareg imoschagh oder ihaggaren, diese imrad. Bei den Maurenstämmen nennt man die Kaste der imoschagh: Beni Hasan. Den imrad der Tuareg entsprechen bei ihnen: die Zenaga-Stämme weißer und die harratin dunkler Farbe. Eine besondere Stellung unter den friedlichen, seßhaften Stämmen der Mauren nehmen die sogenannten marabutischen Stämme, die Stämme des murabits, ein. Sie hatten das Bestreben, sich von der Vormundschaft der Kriegerstämme freizumachen. In dem Punkte berührte sich ihr Interesse mit dem der Franzosen. Es war Coppolani, der sich diese „Velleitäten" mauretanischer Pazifisten für die Zwecke der französischen Eroberung zunutze machte. Sein Vorgang diente bei der Eroberung Marokkos als Vorbild[1]). „So haben uns, was in der mohammedanischen Geschichte einzig dasteht" — schrieb 1926 Gillier — „die frommen Murabits die Wege bereitet und in Mauretanien eingeführt."

Während Frankreich im Osten der Sahara die Senusiorganisation zerschlug, während es im Westen mauretanische Pazifisten verhätschelte, scheint es in der zentralen Sahara eine „Politik der Waisenhäuser" betreiben zu wollen, deren Anfänge E. F. Gautier gelegentlich eines Besuchs in el-Golea so anschaulich schildert, daß ich ihn hier ausschreiben darf. Er sagt (R. C. der Afrique Française 1927, S. 99 ff.): „el-Golea hatte früher eine bedeutende Garnison, die bei ihrem Weggang eine Anzahl unbenutzter militärischer Gebäude zurückließ, in deren einem katholische Missionare, die Pères blancs, untergebracht sind. Sie ließ außerdem etwa 30 kleine Mischlinge, Findelkinder französischer Offiziere, zurück, die von den Pères blancs aufgelesen wurden. Viele von ihnen sind inzwischen herangewachsen. Sie fürchten beim Verlassen des Waisenhauses den Kadis ausgeliefert zu sein, da zwischen ihnen und den Eingeborenen ein gegenseitiger Abscheu besteht. Sie fühlen sich als Mischlinge, sind sich ihres europäischen Bluts bewußt, und das Dorf weiß es auch. Auf beiden Seiten haben sich die Gefühle der Feindschaft offen gezeigt. Es hieße sie ihren Feinden ausliefern, wollte man sie ohne besonderen Schutz als Männer und Frauen ins Leben treten lassen. Ein zufälliger Besuch des Generalgouverneurs hat die Schwierigkeit gelöst. Die Mischlinge wurden zu französischen Bürgern gemacht. Sie unterstehen künftig der französischen Gerichtsbarkeit und Verwaltung.

---

[2]) Siehe „Preußische Jahrbücher" 1922, Juniheft: „Marokkanische Heilige."

„Die Sache ist allerdings nicht ganz unbedenklich. Werden diese Knaben gegen ihre Väter, die in Frankreich irgendwo eine Familie gegründet haben, einen Prozeß anstrengen? Sie denken nicht daran. Aber ein Winkeladvokat könnte es ihnen nahelegen. In dem Falle wäre der Grundsatz summum ius summa iniuria anzuwenden. Ein anderes Bedenken: die Knaben werden dienen. Wo? In Alger? In den großen französischen Städten? Welche Seelenverderbnis wird ein derartiger plötzlicher Ortswechsel zur Folge haben? Werden sie je nach el-Golea zurückkommen? Sie haben ein lebhaftes Interesse für Landwirtschaft. Man erzieht sie zu Landwirten in el-Golea. Das ist augenscheinlich ihre normale Zukunft in ihrem und unserem Interesse. Man hat das so gut begriffen, daß eine glückliche Entscheidung der Verwaltungsbehörde die Nachteile ihres neuen Personenstands milderte. Die Knaben werden in el-Golea dienen.

„Und die Mädchen? Sie haben offenbar keine andere Zukunft als die, die Knaben zu heiraten, wobei man diskret Verbindungen zwischen Kindern desselben Vaters zu vermeiden hat. Die beiden Waisenhäuser, das der Knaben und das der Mädchen, besuchen sich Sonntags. Man flirtet unter der Ueberwachung der Missionare, denen die Lage immer wieder Verlegenheit bereitet. ‚Wir haben so gar keine Erfahrung mit diesen Dingen‘, sagte lachend der Leiter.

„Das ist eine kleine Gesellschaft, die entsteht, ein Keim, der — angesichts der so wenig zahlreichen Bevölkerung der Sahara — trotz seiner Geringfügigkeit vielleicht nicht zu vernachlässigen ist. Man muß den außerordentlich neuen Charakter des Phänomens unterstreichen. Neu in doppelter Hinsicht. Es gibt also Mischlinge in el-Golea. Nach einem Jahrhundert französischer Besetzung hat man in Algerien keinen einzigen gesehen. Ich meine nicht die tatsächlichen Mischlinge, die biologischen Mischlinge, wenn man so sagen darf. Die sind wohl unauffällig geboren worden; aber viel weniger als man glaubt. Es gab jedoch keine offen eingestandenen, als Klasse betrachteten sozialen Mischlinge. Das ist eine Tatsache, die nicht genügend unterstrichen wurde. Es gibt Mischlinge in allen anderen französischen Kolonien, aber in Algerien nicht. Das zeigt die Geschlossenheit der mohammedanischen Familie.

„Es handelt sich nicht darum, ob man sich über das Auftauchen der Mischlingsfrage in el-Golea freuen soll. Sie hat — wie in jeder kolonialen Gesellschaft — große Nachteile, die sich schon bemerkbar machen. Die Kinder wissen, daß sie französische Offizierskinder sind, und vermeiden, einem französischen Offizier zu begegnen. Ein kleiner Knabe, den sein Vater in einer fernen französischen Garnison adoptieren wollte, weigerte sich abzureisen. Es liegt verletzter Stolz, ein Gefühl der Kränkung, ein verbittertes Klassenbewußtsein vor, das zu

allen Zeiten die Rassenkreuzung sozial gefährlich gemacht hat. Beglückwünschen wir uns, daß es in Algerien keine Mischlingsfrage gibt! (Aber warum dann die systematischen Versuche, die mohammedanische Familie zu sprengen?) In el-Golea ist die Mischlingsfrage jedenfalls Wirklichkeit. Es gibt da außerdem ein Waisenhaus, wahrscheinlich das einzige in Nordafrika.

„Mgr. Lavigerie hat allerdings Waisen gesammelt, die er im Tale des Schelif unterbringen und aufziehen ließ. Aber dazu war die furchtbare Hungersnot von 1867 notwendig, die für einige Zeit die Widerstandsfähigkeit der mohammedanischen Gesellschaft lähmte. Unter normalen Verhältnissen hat die mohammedanische Gesellschaft Algeriens ihre Waisen bisher nie den Christen überlassen. Sie hat keine Waisen, sie kann keine haben, und das ist auch zum Teil der Grund, weshalb sie keine Mischlinge hat. Mangels Vater und Mutter gehört das Kind immer einem noch so fernen Verwandten, der es reklamiert. Läge el-Golea in Algerien, so wären die 30 kleinen Mischlinge gar nicht erst geboren worden. Aber das Unmögliche vorausgesetzt, daß sie geboren wurden: so hatte jedes Kind eine mohammedanische Mutter. Mutter und Kind wären von der Familie absorbiert worden.

„Man muß also zugeben, daß in el-Golea, das heißt in der Sahara, die mohammedanische Familie nicht ganz so wie in Algerien funktioniert. Damit eröffnet sich eine interessante Perspektive. Eine Waisenhauspolitik, die in Algerien undenkbar wäre, ist in der Sahara sehr wohl möglich!"

Die diesjährige August-Nummer der Afrique Française setzt an die Spitze ihres Leitartikels, in dem für die umgehende Besetzung des Tafilalt scharfgemacht wird, die Worte E. Masquerays: „Und jetzt, Capitaine, wo ihr von ferne die Gipfel der Palmbäume des verruchten Fleckens gesehen habt, kehret um und reitet mit euren Begleitern nach Norden zurück! Man zieht noch nicht, man zieht jetzt weniger als je in In Salah ein." Und man zog doch in In Salah ein, allerdings unter dem Aushängeschild einer militärisch eskortierten geologischen Mission. Und man wird auch heute ein passendes Aushängeschildchen finden, das — trotz parlamentarischer Widerstände — den Einzug ins Tafilalt ermöglicht.

***