

Während in Nordasien die großen Stromsysteme einen gewissen Ersatz für die fehlende Eisenbahn bieten, schickt sich die Neuzeit an, Inner- und Vorderasiens Verkehrslücken durch mehr oder weniger regelmäßigen Automobilverkehr und durch Fluglinien zu überbrücken, um so die Länder an ihren Rändern in bessere Verbindung miteinander zu bringen.

**Afrika.** Im Verhältnis zu seiner riesigen Größe hat Afrika von allen Erdteilen die geringste Entwicklung des Eisenbahnbaus aufzuweisen, der erst in der neuesten Zeit schnellere Fortschritte macht. Das erklärt sich zum großen Teil aus seinen natürlichen Verhältnissen. Das ganze Innere ist von mächtigen Hochländern erfüllt, die die von der Küste her eindringenden Verkehrslinien schon in kurzer Entfernung zu schwierigen Anstiegen zwingen. Weite Gebiete im Norden und Süden des Erdteils werden von den an Menschen und Erzeugnissen armen Wüsten- und Steppenländern eingenommen. Die Urwaldgebiete der Mitte aber stellen dem Bahnbau nicht nur durch die Überfülle ihres Pflanzenwuchses, sondern mehr noch durch die von zahllosen Wasserläufen verursachte unglaubliche Zertalung des Geländes die schwersten Hindernisse entgegen. Zu alledem kommt der niedrige Kulturstand der eingeborenen Bevölkerung. Und doch ist bei der plumpen Gestalt und dem Mangel an gut schiffbaren Strömen die wirtschaftliche Erschließung Afrikas in hohem Grade von dem Bau der Eisenbahnen abhängig. Daher sind auch in den ältesten europäischen Kolonialgebieten des Erdteils die Bahnverhältnisse am günstigsten.

Im allgemeinen lassen sich die afrikanischen Bahnunternehmungen ihrem Entwicklungsgrad und ihren Aufgaben nach in drei Gruppen teilen: in Bahnnetze, Stichbahnen und „Flußbahnen“. Bahnnetze haben das französische Nordafrika: Algerien—Tunesien, ferner Ägypten, der englische Sudan und vor allem Südafrika. Allerdings sind diese vier Systeme von sehr verschiedener Größe und Dichte. Das weitaus am besten entwickelte ist das englisch-südafrikanische, das mit rund 19 000 km (1925) fast ein Drittel der gesamten afrikanischen Bahnen ausmacht und sich von der Südspitze Afrikas her bis nach Bukama am oberen Kongo in die erzeiche Landschaft Katanga vorgeschoben hat. Durch die während des Feldzugs von den Briten erbaute Strecke Seeheim—Prieska wurde es auch mit den Linien ehemalig Deutsch-Südwestafrikas verbunden. — Von den zahlreichen Stichbahnen, die namentlich im tropischen Afrika von der Ost- und Westküste her zur Erschließung wirtschaftlich wichtiger Innenbezirke gebaut wurden, seien nur die Stichbahnen der Ober-Guineaküste und die Benguellabahn im Westen, die englische Ugandabahn und die ehemals Deutsch-Ostafrikanische Zentralbahn mit neuerbauter Abzweigung nach Muansa am Viktoriasee im Osten genannt. — Die beiden letzteren, die das innerafrikanische Seengebiet mit der Küste verbinden, bilden schon eine Übergangsform zu der dritten Art, den „Flußbahnen“. Diese verbinden durch Umgehung von Stromschnellen entweder die schiffbaren Flußteile untereinander, wie die inneren Kongo bahnen, oder sie verknüpfen diese Stromabschnitte unmittelbar mit der Küste, wie die Kongo-Mündungsbahn, die Bahnen vom englischen Lagos zum unteren und vom französischen Dakar zum oberen Niger