



147. Die Kap-Kairo-Linie.

eine größere Bedeutung erlangen, wohl aber die wirtschaftliche Entwicklung der innerostafrikanischen Länder in bedeutsamer Weise fördern und ihren politischen Zusammenhang festigen. Den jetzigen Zustand des Kap-Kairo-Verkehrssystems gibt die obenstehende Karte wieder.

Die Franzosen planen eine zweite Längsverbindung durch eine Transsaharische Bahn, die ihre nordafrikanischen und westsudanischen Kolonien miteinander verbinden soll. — Von deutscher Seite ist früher gelegentlich der Gedanke ausgesprochen worden, durch Verlängerung einer der westafrikanischen Stichbahnen bis zum Tanganjikasee und durch Herstellung des Anschlusses an die Deutsch-Ostafrikanische Zentralbahn neben den beiden Längsbahnen eine transafrikanische Querbahn zu schaffen. Diese Projekte lassen erkennen, in welcher großzügiger Weise sich vermutlich die künftige Entwicklung des afrikanischen Eisenbahnwesens vollziehen wird. Übrigens besteht bereits eine aus Wasser- und Landwegen gemischte Querverbindung durch den Erdteil in der Linie Kongomündung—Daressalam, die unter Benutzung der schiffbaren Strecken des Kongo, der Kongoumgebungsbahnen, der Strecke Kongo—Tanganjikasee (Buli-Albertville) und der Deutsch-Ostafrikanischen Zentralbahn in W-O-Richtung in 39, in O-W-Richtung sogar in 32 Tagen zurückgelegt werden kann (vgl. zu dem ganzen Abschnitt Abb. 145).

Australien. Da Australien aus denselben Gründen wie Afrika für die Erschließung seiner inneren Landschaften auf die Eisenbahnen angewiesen ist und seine wirtschaftliche Entwicklung durch die angel-