

## ZUM PROBLEM DER BINNENLAGE DER REPUBLIK NIGER

Mit 4 Abbildungen

WOLFGANG HETZEL

*Summary:* Problems of the inland situation of the Republic of Niger

The Republic of Niger, like all the inland states of Africa which depend strongly on overseas trade, is faced with the problem of seeking or having to create an optimum route to the ports. This is not only a question of global transport costs, but concerns to whom and in what currency payments are to be made. In addition, political considerations have to be taken into account. The problem is heightened by the threefold imbalance which exists in the transport of export goods: (1) the volume of exported goods is much larger than the volume of imports, (2) there is a major discrepancy between the areas of origin of exports (East Niger) and the destination areas of imports (a large proportion to West Niger with the capital Niamey), (3) the transport demands in both directions are out of phase temporally.

Apart from the Trans-Sahara route which can be discounted because of distance and technical difficulties, the Republic of Niger has three routes to the sea: via Ouagadougou to Abidjan (Ivory Coast), via Parakou to Cotonou (Dahomey) and via Kano to Lagos (Nigeria). When calculating transports costs not only the total distance is important but the extent to which the railways, the cheapest transport medium, can be used.

The western areas of the Republic of Niger with Niamey belong to the 'natural' hinterland of the port of Cotonou. In recent times, however, the Ivory Coast route has gained in competition with the Dahomey route. Although much longer it is not significantly more expensive to use. On the basis of global transport costs, Central and East Niger should be allocated to the hinterland of Lagos. This situation holds good for Central Niger (Maradi) since, despite the fact that Cotonou is just as near, the advantages of the railway to Lagos is vital for bulk exports of groundnuts.

The point of equal transport costs to Lagos and Cotonou under present conditions lies, given the absence of State subsidies, in the area Birni - N'Konni - Madaona. Since 1953/54 not only the total (relatively small) groundnut exports of West Niger but also about one-fifth of the exports from Central and East Niger have been transported to Cotonou by the 'Organisation Commune Dahomey-Niger' (O. C. D. N.) in the 'Operation Hironnelle'. This operation also covers the import goods which come through Cotonou during the same period (about 1st November to about 15th May). The freight rates which customers have to pay to and from Central and East Niger are pegged at the rate for the Nigeria route; the difference which arises because of the higher costs of the Dahomey route is paid to transporters by the States of Dahomey and Niger. The operation is supplemented by a regulation of the transport between Cotonou and Niger during the rest of the year. This for all practical purposes, only affects West Niger; the eastern part of the country, outside the period

of the 'Operation Hironnelle' sends almost all its foreign trade traffic along the Nigeria route.

The 'Operation Hironnelle' has led to a marked improvement in groundnut export movements from Niger and has also contributed to the ability to overcome the difficulties arising from the events in Nigeria. The budget of the Republic of Nigeria is, however, almost unbearably burdened by it.

Under normal conditions the attractive power of the Nigeria route would assert its dominance for East Niger. The reason for the 'Operation Hironnelle' in the last resort can only be to maintain a possible competitive route to Cotonou for the area between Maradi and Zinder. An alteration in transport conditions e. g. through an extension of the railway from Parakou to Dosso, would naturally distort the transport cost relationships and thereby the economic boundary between port spheres of influence.

Drei durch die geographische Lage des Landes bedingte Sachverhalte lasten auf dem wirtschaftlichen Leben der Republik Niger und hemmen seine Entwicklung: die klimatische Trockenheit, die großen inneren Entfernungen und die Entfernung zum Meer. Da die Republik Niger - wie alle Länder Westafrikas - überwiegend Primärprodukte erzeugt, hängen ihre Wirtschaft und der Wohlstand ihrer Bevölkerung entscheidend von den Möglichkeiten und Bedingungen des Austausches mit der übrigen Welt und insbesondere mit überseeischen Handelspartnern ab. Der Transport von Export- und Importgütern zum und vom Hafenplatz muß dabei nicht nur große Entfernungen überwinden, sondern auch über fremdes Staatsgebiet geführt werden. Das bedeutet, daß nicht nur in den Transportkosten liegende ökonomische Probleme entstehen, sondern daß auch devisenwirtschaftliche und schließlich politische Erwägungen bei der Wahl der Transportorganisation und des Weges der Außenhandelsgüter eine mehr oder weniger wichtige Rolle spielen können.

In der folgenden Studie sollen die wesentlichen Fragen des für die Republik Niger lebenswichtigen Ausgangs zum Meer und die möglichen und praktizierten Lösungen dargelegt werden.

Der Verfasser hat sich mit dem Gegenstand seit 1962 befaßt und Material dazu u. a. in Cotonou, Niamey, Brüssel und Paris gesammelt <sup>1)</sup>. Seitdem sind

<sup>1)</sup> In Paris war vor allem das von der „Compagnie générale d'études et recherches pour l'Afrique“ (Cogeraf) und von der „Société d'études pour le développement économique et social (S. E. D. E. S.) erarbeitete Material von Interesse.

zwei Aufsätze über afrikanische bzw. westafrikanische „landlocked states“ erschienen<sup>2)</sup>. In der Arbeit von DALE wird die Republik Niger indessen überhaupt nur kurz erwähnt (mit fehlerhaften Angaben); bei HILLING findet man einiges mehr, aber keineswegs eine annähernd erschöpfende Behandlung des Gegenstandes.

Durch die Ereignisse in Nigeria hat die Frage des Seehafens für Niger erhöhte Aktualität gewonnen. Darum erscheint gerade jetzt eine Analyse der sich aus der Binnenlage ergebenden verkehrsgeographischen Probleme des Landes von besonderem Interesse.

### 1. Die geographische Ausgangssituation

#### 1. Die Exportprodukte

Es interessieren in diesem Zusammenhang nur die für den Übersee-Export bestimmten Produkte und die räumliche Verteilung ihrer Erzeugung. Das bei weitem wichtigste Exportgut der Republik Niger sind Erdnußkerne. Im Mittel der Jahre 1962–1966 machten sie rund 58 % des Wertes der kontrollierten Gesamtausfuhr aus. Weitere rund 5 % entfielen auf Erdnußöl und knapp 2 % auf Ölkuchen aus Erdnüssen, zusammen also auf Erdnüsse und Erdnußprodukte rund 65 %. Von den übrigen Exportprodukten hat für die Übersee-Ausfuhr nur noch Rohbaumwolle Bedeutung (1963–1966 im Mittel 4 %). Der größte Teil des Restes der kontrollierten Gesamtausfuhr entfällt auf lebendes Vieh, das in die afrikanischen Nachbarländer, insbesondere nach Nigeria, verkauft wird.

Die Erdnußkultur in Niger wurde 1930 aufgenommen. Vor dem 2. Weltkrieg belief sich die Produktion im Mittel auf 40 000 t (in Schalen). Nach einem Rückgang, vor allem infolge Schwierigkeiten der Vermarktung, setzte nach dem Kriege – und insbesondere seit den fünfziger Jahren – eine rasche Entwicklung ein. Zwischen 1955 und 1964 lag die jährliche Produktion etwa zwischen 130 000 und 220 000 t, 1965 stieg sie auf etwa 280 000 und 1966 auf über 300 000 t (in Schalen). Die vermarktete Menge, die 1959–1962 durchschnittlich 73 000 t Erdnußkerne betragen hatte (entsprechend rund 103 000 t Erdnüssen in Schalen), erhöhte sich in der Kampagne 1965/66 auf 156 000 und 1966/67 auf 191 000 t. Von der Gesamternte werden – bei nicht unbeträchtlichen Schwankungen von Jahr zu Jahr – etwa  $\frac{4}{5}$  vermarktet; ein kleiner Teil davon (rund 10 %) geht in die beiden Ölmühlen in Maradi und Matameye, das übrige gelangt zum Export. Der Rest der Produktion dient dem Selbstverbrauch.

<sup>2)</sup> DALE, E. H.: Some Geographical Aspects of African Landlocked States. In: *Annals of the Association of American Geographers*, Volume 58, Number 3, 1968, pp. 485–505.

HILLING, D.: Politics and Transportation – The Problems of West Africa's Land-locked States. In: *Essays in Political Geography*, ed. by CH. A. FISHER. London 1968, pp. 253–269.

Ein rentabler Erdnußanbau ist nur möglich in den Gebieten südlich der 500-mm-Isohyete<sup>3)</sup>. Die räumliche Verteilung der Erdnußproduktion geben Tab. 1 und Abb. 1 wieder.

Die geographische Verteilung der marktbestimmten Erdnußproduktion weist – weitere Zahlen würden das noch besser verdeutlichen – eine gewisse Instabilität auf, d. h.: der Anteil der von jeder Region gelieferten Menge variiert nicht unerheblich von einem Jahr zum anderen. Es läßt sich aber auch eine gewisse regionale Verschiebung der Produktionsanteile feststellen. In der Kampagne 1967/68 hat die vermarktete Produktion von Zentralniger zum ersten Male die von Ostniger erreicht.

Das hat ganz offensichtlich nichts mit der verkehrsgeographischen Situation oder Entwicklung zu tun. Ausschlaggebend dafür ist vielmehr die Tatsache, daß in West- und Zentralniger die Vermarktung der Erdnüsse in den letzten Jahren in zunehmendem Maße in Schalen erfolgt. Die Schälung in Fabriken bedeutet für den Bauern, dessen Arbeitskraft zur Zeit der Erdnußernte stark anderweitig beansprucht wird, einen Anreiz zur Produktionssteigerung. Hinzu kommt in Zentralniger seit 8 Jahren die Verwendung eines besseren Saatgutes mit hohen Erträgen selbst bei geringen Niederschlägen. In Westniger bleibt die Ausdehnung der Erdnußkultur bis jetzt sehr begrenzt. Das hat wahrscheinlich mehrere Gründe: geringe Bevölkerungsdichte, geringere Neigung oder Eignung zum Ackerbau mit starker Tendenz zur Wanderung nach Ghana und Nigeria, weniger günstige Böden für die Erdnuß.

Weit hinter der Erdnuß steht an zweiter Stelle der zum Seehafen zu transportierenden Exportgüter die Baumwolle. Für den Markt angebaut wird sie erst seit 1956. 1967 erreichte der Export von Rohbaumwolle 2600 t (1966: 2225 t), der von Baumwollsaat 3700 t (2960 t). Die Masse der Baumwolle kommt aus Zentralniger, aus den Bezirken Madaoua und Maradi. Hinsichtlich des Transports zum Verladehafen ergeben sich somit keine neuen grundsätzlichen, von den räumlichen Gegebenheiten des Erdnußtransports abweichenden Probleme.

#### 2. Bevölkerungsverteilung und Importgüterkonsum

Den natürlichen Umweltbedingungen entsprechend, ist die Bevölkerung der Republik Niger sehr ungleichmäßig verteilt. Höhere Bevölkerungsdichten (über 5 Einw./km<sup>2</sup>) weisen nur die von seßhaften Ackerbauern bewohnten südlichen Bezirke bis Magaria/Zinder im Osten auf. Dabei nimmt die Bevölkerungs-

<sup>3)</sup> Im Senegal liegen die Hauptproduktionsgebiete (Bambey, Diourbel, Kaolack) zwischen der 600- u. 900-mm-Isohyete; in Nigeria erhält das bedeutendste Erdnußanbaugbiet (Kano) zwischen 750 und 1000 mm Jahresniederschlag.

Tab. 1: Vermarktung von Erdnußkernen in der Republik Niger

Kampagne	1964/65		1965/66		1966/67		1967/68	
	t	%	t	%	t	%	t	%
Westniger (Dogondoutchi, Dosso)	3 780	3,6	7 406	4,7	10 632	5,5	8 466	46,
Zentralniger								
Madaoua	4 373	4,1	6 233	4,0	7 075	3,7	8 811	4,8
Maradi	21 849	20,5	29 582	18,9	34 203	17,9	40 930	22,4
Tessaoua	15 135	14,2	28 745	18,4	41 272	21,6	36 820	20,1
Ostniger								
Zinder	9 286	8,7	11 515	7,4	26 387	8,6	14 747	8,1
Magaria	50 454	47,5	70 329	45,1	78 265	40,9	69 536	38,1
Gouré	1 420	1,3	2 271	1,5	3 473	1,8	3 390	1,9
	106 387	100	156 081	100	191 307	100	182 700	100

Quellen: Banque de Développement de la République du Niger – Exercice 1967. – Bull. de la Chambre de Commerce, d’Agriculture et d’Industrie du Niger, 9ème année, no. 382, 1968.

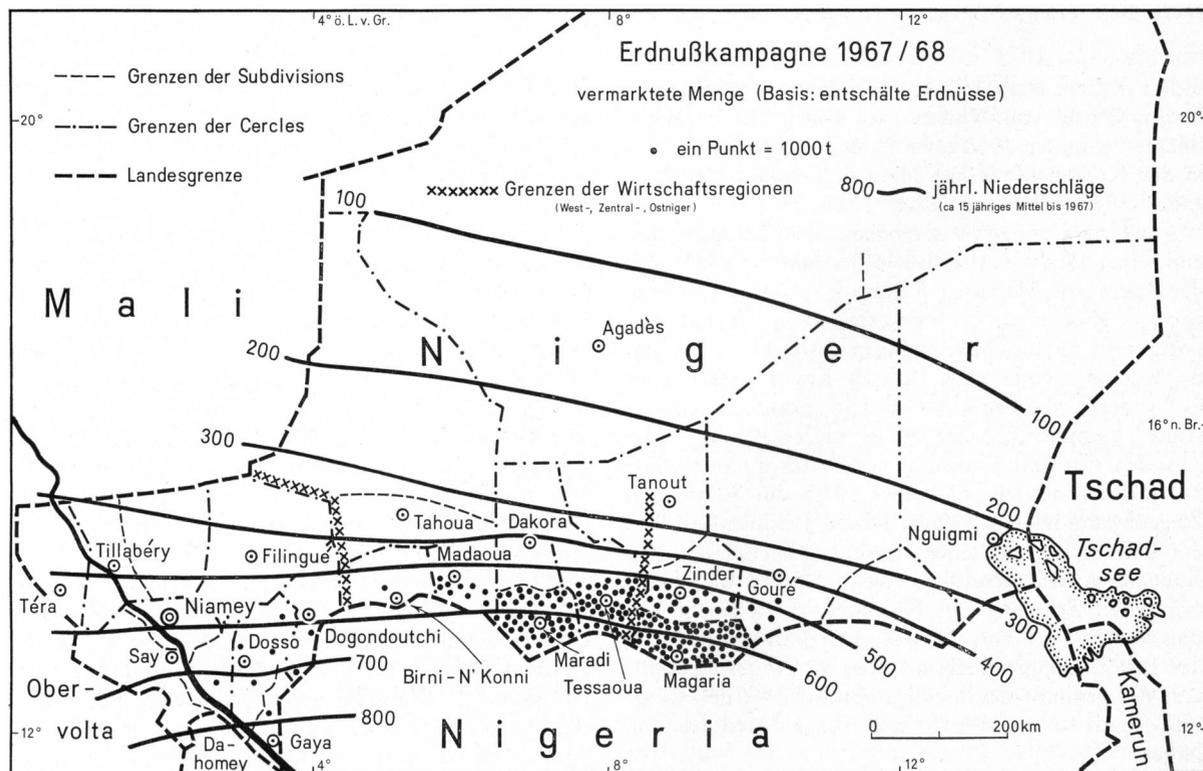


Abb. 1:

Mengenangaben aus: Bull. de la Chambre de Commerce, d’Agriculture et d’Industrie du Niger, 9e année, no. 382, 1968

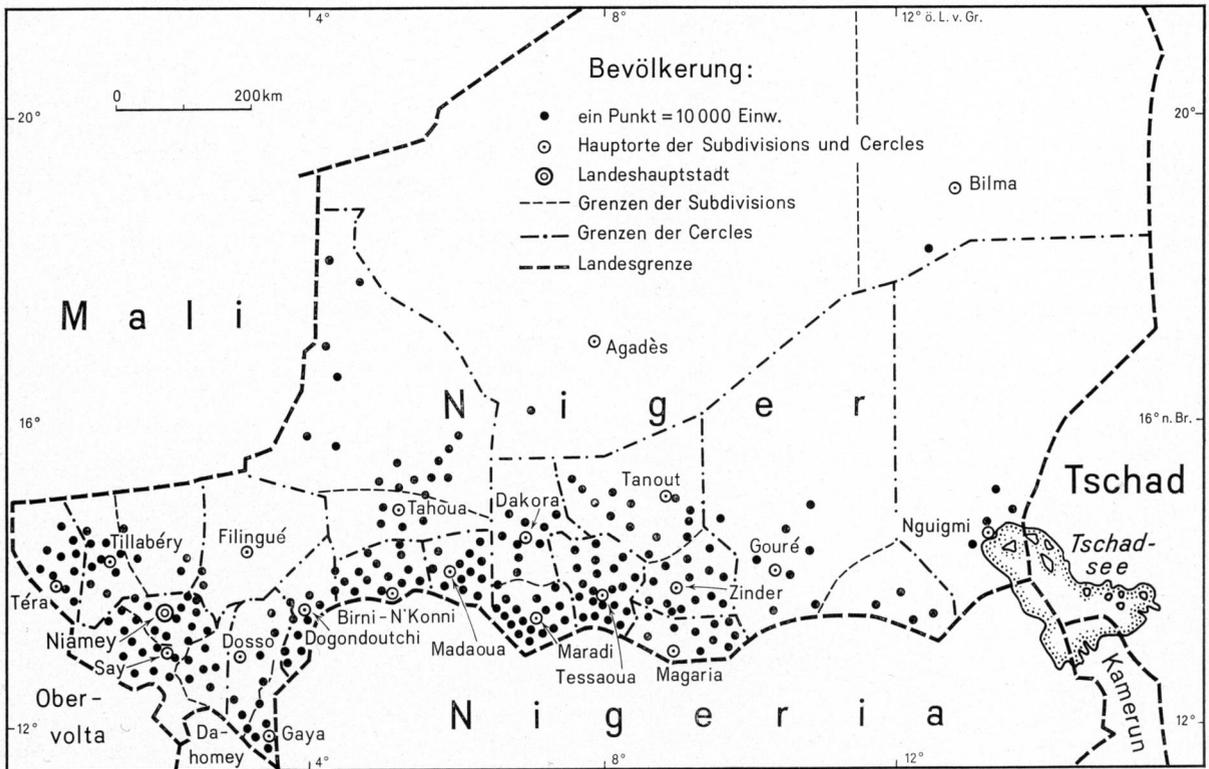


Abb. 2: Bevölkerungsverteilung der Republik Niger.

Nach: Rép. Française, Min. de la Coopération; Rép. du Niger – Economie et Plan de Développement 1962

dichte in dem etwa 150 km breiten und rd. 800 km langen Gürtel von Westen nach Osten zu. Im Kreis Niamey wohnten 1960 etwa 8, im Kreis Dosso 11 und in den Kreisen Madaoua, Maradi, Tessaoua und Magaria um 15 Einwohner je km<sup>2</sup> (Abb. 2).

Auf Grund seiner relativ hohen Bevölkerungsdichte und seiner landwirtschaftlichen Produktivität hebt sich der Raum von Madaoua – Maradi – Tessaoua – Magaria – Zinder als Konsumgebiet von Übersee-Importgütern heraus. Hier wohnen etwa 45 % der Bevölkerung von Niger; dieser Raum liefert über 90 % der Erdnußproduktion und praktisch die gesamte kommerzialisierte Baumwollerzeugung; hier befinden sich (mit Einschluß des Bezirkes Gouré) fast 50 % des Rindvieh- und über 50 % des Schaf- und Ziegenbestandes von Niger. Dieser produktivste Teil des Landes liegt in einem Radius von 300 km von Kano, dem bedeutendsten wirtschaftlichen und kommerziellen Zentrum von Nordnigeria. In einem Radius von 500 km von Kano sind eingeschlossen: 60 % der Bevölkerung, wiederum über 90 % der Erdnuß- und die gesamte Baumwollproduktion,  $\frac{2}{3}$  des Rindvieh- und  $\frac{3}{4}$  des Schaf- und Ziegenbestandes von Niger.

Das zweite wichtigste Konsumgebiet von überseeischen Waren befindet sich in Westniger. Hier ist es aber nicht ein Gebiet mit agrarischer Überschüß-

produktion, sondern im wesentlichen die Hauptstadt Niamey mit einer kaufkräftigen Schicht nichtagrarisches Beschäftigter und der direkten Nachfrage staatlicher Behörden (Treibstoffe, Fahrzeuge, Investitionsgüter).

Für die Zeit Anfang der sechziger Jahre ergab sich etwa folgende räumliche Verteilung der aus Übersee importierten und vom Zoll erfaßten Güter (einschl. fast 20 000 t flüssiger Brennstoffe): Niamey und Westniger ca. 45 % (38 000 t), Zentral- und Ostniger ca. 55 % (47 000 t). Die in Westniger konsumierten Waren kamen über Cotonou/Dahomey und zu einem sehr kleinen Teil (etwa 3000 t) über Abidjan – Ouagadougou. Die nach Zentral- und Ostniger, insbesondere in die beiden Hauptverteilungszentren Maradi und Zinder kommenden Überseeigüter nahmen zum größeren Teil den Weg über Lagos/Nigeria.

1967 weist die Statistik eine Einfuhrmenge von rd. 119 000 t aus. Davon dürften etwa 105 000 t aus Übersee stammen, der Rest aus der Produktion der Nachbarländer (insbesondere Kolanüsse und Holz). Die räumliche Verteilung des Verbrauchs dieser Waren hat sich vermutlich etwas, wenn auch in geringem Maße, verschoben, und zwar durch die Entwicklung der Hauptstadt Niamey. Man dürfte den wirklichen Verhältnissen nahekommen, wenn man annimmt, daß von den angegebenen 105 000 t etwa

50 000 t (rd. 48 %) in Westniger, d. h. vor allem in der Hauptstadt, und 55 000 t (rd. 52 %) in Zentralniger (hier etwa 30 000 t = 28 %) und Ostniger verbraucht worden sind. Dieser Zufuhr von Übersee-Importgütern steht 1966/67 der folgende Abtransport von Übersee-Exportgütern (Erdnüsse, Baumwolle) gegenüber: Westniger rd. 11 000 t, Zentralniger etwa 88 000 t, Ostniger etwa 108 000 t. Die Verhältnisse um 1965 sind in Abb. 3 dargestellt.

Auf die unkontrollierten Güterbewegungen über die Grenze zwischen Niger und Nigeria soll hier nicht eingegangen werden. Ihnen liegen Preisdisparitäten und Unterschiede im Warenangebot in beiden Ländern zugrunde. Begünstigt werden sie durch die Unkontrollierbarkeit der langen Grenze sowie durch die stammesmäßigen und verwandtschaftlichen Beziehungen der Haussa-Bevölkerung auf beiden Seiten. Man schätzt, daß dieser nichterfaßte Außenhandel – im wesentlichen industrielle Produkte nach Niger, heimische Agrarprodukte (Vieh) von Niger – bis gegen 1966/67 etwa die Hälfte des Gesamtaußenhandels von Niger ausmachte.

Aus der Gegenüberstellung von kontrolliertem Export und Import nach Niger ergeben sich zwei grundlegende Sachverhalte:

1. Die exportierte Gütermenge übersteigt beträchtlich die Menge der importierten Güter.
2. Herkunftsgebiete der Ausfuhrüter und Bestimmungsgebiete der Einfuhrüter fallen stark auseinander.

Das daraus resultierende Ungleichgewicht der Transporte wird durch die zeitliche Verteilung der jeweiligen Transportleistungen verstärkt. Im Zusammenhang mit dem Rhythmus der Agrarproduktion und der davon abhängigen Kaufkraft der bäuerlichen Bevölkerung ergeben sich zwar auch bei den Importgüterströmen jahreszeitliche Schwankungen (Hochstand November bis Mai), sie sind aber wesentlich schwächer als die der Ausfuhrüter. Während auch in der „toten Saison“ immer noch beträchtliche Mengen von Importwaren in die Konsumgebiete befördert werden, sinken die Transporte von Erdnüssen von ihrem Höchststand zwischen Dezember und März einige Monate nach Abschluß der Kampagne (Mai) praktisch auf Null ab. Etwa von Juli bis Oktober fehlt für Importgütertransporte in die Erdnußgebiete die Rückfracht vollständig (vgl. Abb. 4).

Es sind mithin nicht nur die weite Entfernung vom Meer und die großen inneren Entfernungen, die Transportprobleme und Transportkostenprobleme zur Folge haben. Erschwerend kommt noch die Tatsache des mengenmäßigen, räumlichen und zeitlichen Ungleichgewichts der notwendigen Transportleistungen hinzu.

### 3. Die Verkehrswege (Abb. 3)

Die Republik Niger verfügt nicht über Eisenbahnen. Sie ist aber unmittelbar interessiert an den Bahn-

linien dreier Nachbarländer, an die sich ihre Handelswege nach Übersee anknüpfen.

Im Süden reichen die Nigerian Railways mit den Stationen Kaura-Namoda, Kano und Nguru bis dicht an die Grenze von Niger heran. Der wichtigste Umschlagplatz ist Kano, 1125 km vom Hafen Lagos entfernt. Von Kano aus führen zwei gute Straßen in die Hauptzentren des zentral- und ostnigerischen Wirtschaftsraumes, nach Maradi (275 km, fast vollständig asphaltiert) und nach Zinder (260 km, zu mehr als der Hälfte asphaltiert).

Im Südwesten liegt der Endpunkt der Eisenbahn von Dahomey, Parakou, 435 km vom Hafen Cotonou und noch 315 km von der Grenze der Republik Niger entfernt. Von hier (Gaya am Niger) sind es noch weitere 295 km bis Niamey. Von der Gesamtstrecke der Straße (610 km) ist das Teilstück Parakou bis rund 20 km nördlich Gaya schon seit längerer Zeit einspurig asphaltiert; die Nigerbrücke zwischen Malanville und Gaya wurde 1959 vollendet; der Auftrag für die Asphaltierung des Straßenabschnitts Gaya bis Dosso sollte im Oktober 1969 erteilt werden; der Abschnitt Dosso – Niamey ist seit Mai 1969 durchgehend asphaltiert. Mit der Asphaltierung des Abschnitts Gaya – Dosso, für die man mit einer Bauzeit von etwa fünf Monaten rechnet, wird die ganze Straße von Parakou bis Niamey eine rd. 3,50 m breite Asphaltdecke haben.

Die zweite Verbindung zum Meer im Südwesten geht über Ouagadougou nach Abidjan. Sie besteht aus der 1175 km langen Eisenbahnstrecke von Abidjan bis Ouagadougou und einer 525 km langen Lateritstraße von dort bis Niamey. Eine Brücke über den Niger bei Niamey wird in etwa 12 Monaten fertiggestellt sein; zur Zeit gelangt man auf dieser Route über eine Fähre nach Niamey hinein.

Nach Norden gibt es auf den beiden transsaharischen Pisten (Niamey – Gao – Bidon V – Colomb-Béchar und Zinder – Agadès – Tamanrasset – Ghardaia) zwar einigen Verkehr, für einen normalen Ausgang zum Meer kommen diese Wege aber angesichts der Entfernungen und der technischen Schwierigkeiten nicht in Frage.

Der Hauptverkehrsweg innerhalb der Republik Niger ist die Straßenachse Niamey – Dosso – Zinder (825 km). Senkrecht von ihm gehen die sekundären Achsen aus, die an die Grenzen des Landes und zu einigen wichtigen Zentren im Inneren führen. Der ursprüngliche Zweck der Hauptverkehrsachse, die nicht der traditionellen Nord-Süd-Richtung der Handels- und Verkehrsbewegungen entsprach, war der, die notwendigen politischen und administrativen Verbindungen zu sichern.

Seit dem 2. Weltkrieg dient der größte Teil der Investitionen im Straßenbau der Verbesserung dieses

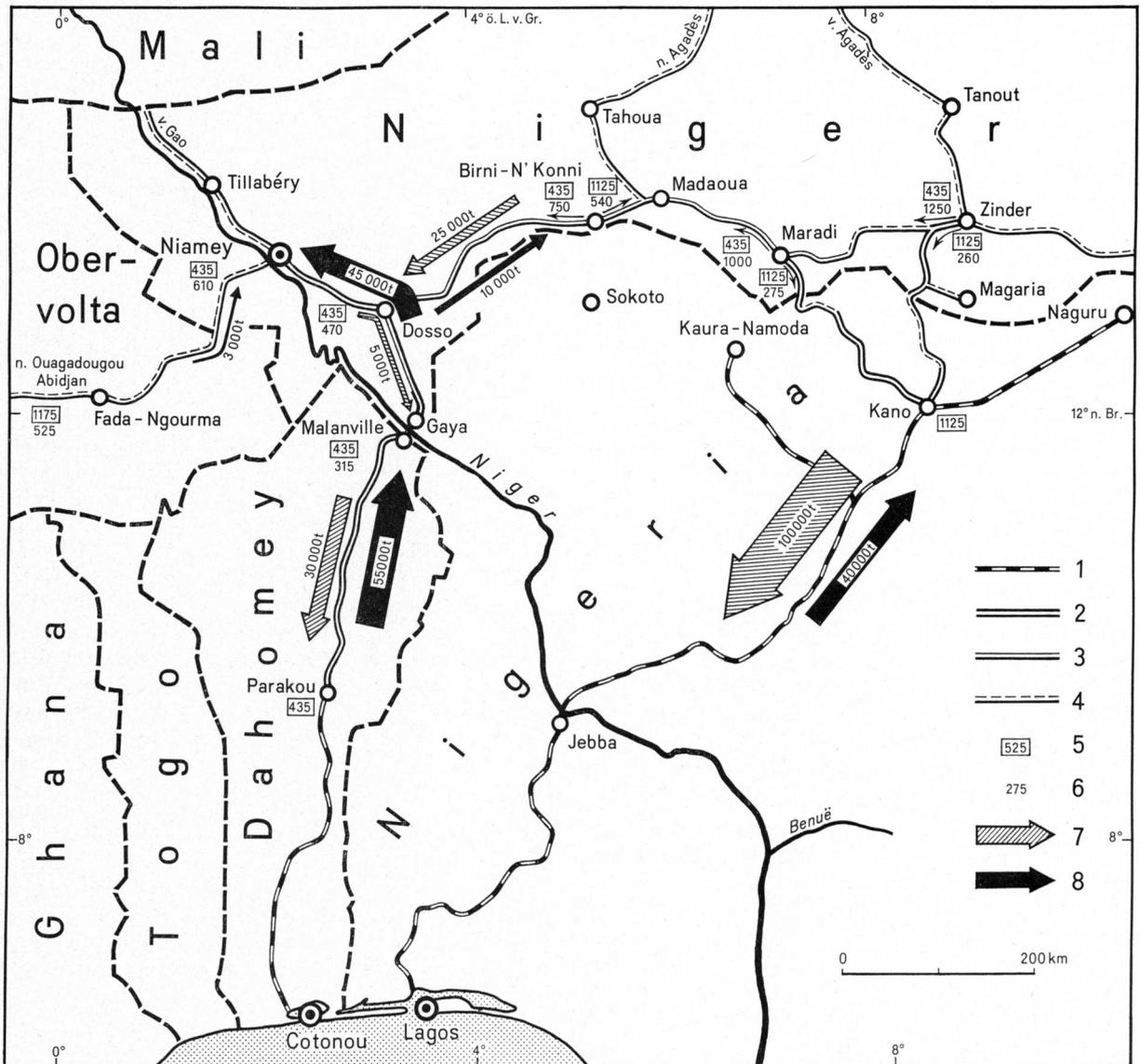


Abb. 3: Handelswege der Republik Niger zur Küste

1 Eisenbahn; 2 Asphaltstraßen; 3 Asphaltierung im Gange; 4 Lateritstraßen; 5 Entfernung Eisenbahn zum Hafen (in km); 6 Entfernung Straße zum Eisenbahndenkpunkt (in km); 7 aus Niger export. Gütermenge um 1965; 8 nach Niger import. Gütermenge um 1965 (abgerundete Zahlen, Mittelwerte aus verschiedenen Quellen)

Verkehrsweges. Seit Mai 1969 ist, wie schon erwähnt, die Strecke Niamey – Dosso in einer Breite von 3,50 m durchgehend asphaltiert. Weiterhin asphaltiert sind heute die Durchfahrten durch alle größeren Ortschaften bis Zinder sowie die Verbindungen von Zinder und Maradi zur nigerianischen Grenze (Zinder – Tabilta – Sassoombouroum; Maradi – Dan Issa). In etwa 5 Jahren soll, finanziert vom Entwicklungsfonds der EWG, die Gesamtstrecke Niamey bis Zinder bis auf ein kurzes Stück von rund 120 km zwischen Tschadoua und Takiéta asphaltiert sein.

An eine Weiterführung des Ausbaues der West-Ost-Achse nach Osten, von Zinder nach N'Guigmi am Tschadsee (600 km), ist in absehbarer Zeit nicht zu denken. Die dafür erforderlichen Investitionen stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Nutzen, den dieser Weg bieten kann. Gegenwärtig ist er auf dem größten Teil der Strecke für gewöhnliche Fahrzeuge praktisch unbenutzbar. Dieser östliche Landesteil der Republik Niger ist vollständig nach Nigeria und den nahen Märkten von Nguru (Eisenbahn!) und Geidam orientiert.

## II. Die praktikablen und die praktizierten Lösungen des Problems

### 1. Der „natürliche“ Außenhandelsweg

Ein Vergleich der Entfernungen zu den theoretisch in Betracht kommenden Seehäfen und ein Blick auf die Karte der vorhandenen Verkehrswege – der Ausbauzustand der Straßen wurde im Vorhergehenden angegeben – zeigt schon recht deutlich, zu welchen Seehäfen aller Wahrscheinlichkeit nach der „natürliche“, d. h. der wirtschaftlich günstigste Außenhandelsweg der Hauptwirtschaftsregionen von Niger führt.

Ohne Zweifel zum natürlichen Hinterland des Hafens Cotonou/Dahomey scheint der Westen der Republik Niger mit der Hauptstadt Niamey zu gehören. Nach einer aus dem Jahre 1965 vorliegenden Studie ergab sich beim Gütertransport von Cotonou nach Niamey eine Transportkostensparnis von etwa 50 % gegenüber dem Transport von Abidjan und von 40 % gegenüber dem Transport von Lagos nach Niamey <sup>4)</sup>.

Mit der gleichen Eindeutigkeit scheint Ostniger (einschl. Zentralniger) auf den Transnigeria-Weg zum modernen, gut ausgerüsteten Hafen Lagos/Apapa als Ausgang zum Meer verwiesen zu sein. Die Entfernung von Maradi nach Cotonou und nach Lagos ist zwar die gleiche; ausschlaggebend ist aber, daß von den rund 1400 km bis zur Küste auf dem Nigeria-Weg für 1125 km die Eisenbahn benutzt werden kann. Im Vordergrund der zwischen dem Seehafen und den Handelszentren des zentralen und östlichen Niger zu transportierenden Güter steht ein Massengut, die Erdnuß; sie bildet mengenmäßig den größten Teil des gesamten Verkehrsaufkommens. So muß sich für den Außenhandelsweg von Zentralniger bei gleicher Entfernung zum Hafen der Vorteil der Eisenbahn als eines massenleistungsfähigen, billigen Transportmittels ganz entscheidend auswirken. Auch die Tatsache, daß es sich beim Transport der Güter ins Binnenland um weniger voluminöse, pro Beförderungseinheit wertvollere Fertigwaren geringerer Gesamtmenge handelt, schwächt – bei gleicher Entfernung nach Cotonou – den Vorteil, den die eine hohe Verkehrswertigkeit <sup>5)</sup> aufweisende nigerianische Eisenbahn bietet, nicht ab. Sie kann im übrigen die „Unpaarigkeit der Verkehrsströme“ <sup>6)</sup> bei für Handel und Konsumenten tragbaren Tarifen sicher eher in Kauf nehmen als ein privater Straßenverkehrsunternehmer.

<sup>4)</sup> CATOIRE, B.: Le port dans le contexte économique du Dahomey. – In: Europe France Outremer, no. 426–427, 1965, pp. 11 ff.

<sup>5)</sup> Zum Begriff „Verkehrswertigkeit“ s. VOIGT, F.: Verkehr und Industrialisierung. In: Zeitschrift f. d. ges. Staatswissensch., Bd. 109, 1953, p. 199. Ders.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssystems. Berlin 1960.

<sup>6)</sup> PIRATH, C.: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 2. Aufl. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1949, pp. 176 f.

Bei der Betrachtung der Außenhandelswege von Niger ist nicht nur an die Verkehrssituation zu denken, sondern auch an die Handelsbeziehungen. Bis in die jüngste Zeit war der Handel von Niger weitgehend auf das Handelszentrum Kano orientiert. Das betrifft nicht nur die traditionellen Handelsverbindungen der einheimischen Bevölkerung seit der vorkolonialen Zeit; auch die europäischen Handelshäuser, die sich nach und nach in Niger installiert hatten, waren bis zum 2. Weltkrieg meist nur Filialen der Häuser in Kano. Die Wahl Niameys zur Hauptstadt an Stelle von Zinder (1927) hatte daran kaum etwas geändert. Lediglich die für die französische Verwaltung bestimmten Güter wurden nun in größerem Ausmaß von Cotonou herangeschafft.

Durch den 2. Weltkrieg wurde der Handel des Niger-Territoriums via Nigeria unterbrochen oder wenigstens zeitweise eingeschränkt. Die Handelshäuser waren gezwungen, sich unabhängig in Niger zu organisieren oder sich mit ihren Niederlassungen nach Cotonou zu orientieren. Die Tätigkeit dieser ehemals von den Niederlassungen in Kano abhängigen Export-Import-Gesellschaften in Maradi und Zindler blieb in starkem Maße auf den Erdnußhandel konzentriert; der Handel mit importierten Konsumgütern spielte demgegenüber eine verhältnismäßig geringe Rolle.

Seit 1962/63 ist das System der Vermarktung durch die Gründung der „Société nigérienne de commercialisation de l'arachide“ (SONARA) grundlegend umgestaltet worden. Die SONARA, der außer dem Staat und para-staatlichen Institutionen auch die bisherigen Exporteure und Händler angehören, hat das Monopol der Erdnußausfuhr sowie der Belieferung der örtlichen Ölmühlen (Ausstoß pro Jahr rund 30 000 t).

Wenn wir Westniger dem Hinterland von Cotonou, Zentral- und Ostniger dem von Lagos zugerechnet haben, so ergibt sich die Frage nach der Grenze zwischen den Einzugsbereichen der beiden Häfen. An welcher Stelle innerhalb des Gürtels des „nützlichen Niger“ müssen sich die Exportgüterströme nach Cotonou einerseits und nach Lagos andererseits wenden, wenn diese Aufteilung des Verkehrs mit dem ökonomischen Optimum korrespondieren soll?

Vorher ist noch zu klären, was in diesem Fall unter ökonomischem Optimum verstanden werden kann oder soll. Wir können vom ökonomischen Optimum sprechen, wenn die Globalkosten der Transporte ein Minimum erreichen. Diese Bestimmung des ökonomischen Optimums ist aber nicht notwendig die einzig richtige oder mögliche. Für ein devisenschwaches Land mit einer Wirtschaft der Unterbeschäftigung wie Niger kann es wichtiger sein, nicht minimale Transportkosten bei den Außenhandelsgütern zu erreichen, als vielmehr die heimischen Produktionsfaktoren maximal zu nutzen und, bei Senkung der auswärtigen Zahlungen (für den Warentransit), eine Erhöhung des Inlandprodukts anzustreben. Versendet man z. B. eine Tonne Erdnüsse von Zinder über Nigeria zum Hafen,

so sind die Transportkosten niedriger als bei der Versendung über Dahomey. Entschließt man sich für den zweiten Weg, so erhöhen sich zwar die Gesamtkosten, die auswärtigen Zahlungen dagegen vermindern sich. Wenn man den Block Niger/Dahomey als wirtschaftliche Gesamtheit nimmt (gleiche Währung, gemeinsame Transportorganisation für den Außenhandel von Niger), so reduzieren sich die auswärtigen Zahlungen auf die Aufwendungen für die Importgüter, die man für den Transportbetrieb von außen beziehen muß. An die Stelle der in den Nigeria-Tarifen enthaltenen Löhne, Steuern und Gebühren treten dann die im Lande bzw. im Währungsgebiet verbleibenden Löhne usw. Genau das ist der ökonomische Grundgedanke der im folgenden Kapitel zu besprechenden „Opération Hirondelle“.

Diese soeben skizzierten Erwägungen sind aber vom Standpunkt des Erdnußproduzenten nicht relevant. Für ihn ist allein der erzielbare Preis von Bedeutung sowie die Preise der von ihm nachgefragten Importgüter. Diese Preise sind aber eine Funktion der Transportkosten, d. h. der für den Transport aufzuwendenden Gesamtzahlungen, korrigiert durch das Spiel der Handelsmargen. Eine Erhöhung der Transportkosten kann zu einer Einschränkung der Produktion führen und damit zu einer Verminderung des Inlandprodukts.

Gehen wir nun von den wirklichen globalen Transportkosten aus, so ist festzustellen, daß die echten Transportkosten kaum exakt zu ermitteln sind. Bekannt sind die Tarife der nigerianischen Eisenbahn. Die Tarife der Dahomey-Eisenbahn dagegen sind nicht abgetrennt festgelegt, sondern in den staatlich manipulierten Gesamttarifen der „Organisation Commune Dahomey – Niger“ für den Verkehr zwischen Cotonou und Niger enthalten.

Die wirklichen Kosten und die freien Tarife des Straßenverkehrs schwanken in weiten Grenzen. Sie hängen von einer ganzen Reihe von Faktoren ab: Typ und Zustand der Straßen, Fahrzeugtyp (Nutzlast, Antrieb), Ausnutzungsgrad und schließlich Wettbewerb, Geldbedarf und Grad des ökonomischen Verhaltens des Transporteurs. In einer Untersuchung der ECA werden die Transportkosten eines 10-t-Diesellastkraftwagens (Fahrzeuge etwa dieser Größe werden im Nigerverkehr vorwiegend verwendet) auf asphaltierter Straße bei einer 60prozentigen Ausnutzung mit 0,037 bis 0,049 \$ je Tonnenkilometer angegeben. An anderer Stelle der gleichen Publikation wird die Zahl von 0,039 \$ genannt, also rd. 16 Pf 7). Die tatsächlich gezahlten Tarife z. B. in Togo liegen

zwischen 6 und 17 F CFA/tkm (9,7 und 27,5 Pf); das Mittel bei etwa 12 F CFA (19,4 Pf) 8).

Legen wir die von der ECA genannten Kosten von 16 Pf/tkm beim Straßentransport zugrunde sowie einen Eisenbahntarif von 8 Pf/tkm 9), so ergäben sich von Birni-N'Konni nach Cotonou Transportkosten in Höhe von 154,80 DM/t, nach Lagos via Kano von 176,40 DM. Die entsprechenden Zahlen für Maradi würden lauten: 194,80 DM nach Cotonou, 136,40 DM nach Lagos.

Demnach läge der Punkt gleicher Transportkosten und somit die unter diesen vereinfachten Bedingungen gefundene Grenze zwischen den Hinterländern von Cotonou und Lagos zwischen den beiden genannten Orten, etwa bei Madaoua. Eine vom Verf. früher angestellte Berechnung ergab, daß der Punkt gleicher Transportkosten (einschl. Hafengebühren) unter den 1961/62 gegebenen Bedingungen für Erdnüsse etwa 200 km westlich Maradi (rd. 50 km östlich Birni-N'Konni) lag, der für Zement rd. 350 km westlich Maradi, also noch weit westlich (100 km) von Birni-N'Konni 10).

Da solche Berechnungen unter den gegebenen Umständen höchstens approximativ richtige Resultate erbringen können, kann nicht einfach gefolgert werden, daß die sich aus beiden Berechnungen ergebende Verschiebung des Punktes gleicher Transportkosten nach Osten die Folge der in der Berechnung für heute angenommenen vollständigen Asphaltierung der benutzten Straßen ist. Selbstverständlich muß die bei einer Asphaltierung eintretende Senkung der Transportkosten – sie wird beim Übergang von der Lateritstraße zur Asphaltstraße auf etwa 25 % geschätzt 11) – den Punkt gleicher Transportkosten unter sonst gleichbleibenden Bedingungen nach Osten verschieben.

## 2. Die „Opération Hirondelle“

Während Binnenstaaten, wie Niger, notwendig an einer gesicherten, billigen Verbindung zum Seehafen interessiert sein müssen, besteht auf seiten der Küstenländer, wie Dahomey, ein starkes Interesse daran, diesen Transitverkehr, aus dem sich neben einer allgemei-

8) Eigene Feststellungen und Communauté Economique Européenne: Etude des Transports au Togo. München und Paris 1964, pp. 128 ff.

9) Der Spezialtarif der nigerianischen Eisenbahn für Erdnüsse betrug 1961 rd. 7,5 Pf/tkm. Der Tarif der Dahomey-Eisenbahn müßte wegen ihrer im Vergleich zur Nigeria-Bahn wesentlich ungünstigeren Kostenstruktur erheblich höher liegen (nach ECA, a.a.O., S. 144: 5,3 Pf/tkm der Nigeria- und 8,8 Pf/tkm der Dahomey-Bahn).

10) Inzwischen ist die Zementeinfuhr infolge der 1966 vollendeten Errichtung einer Zementfabrik in Malbaza (35 km östlich Birni-N'Konni) fast auf Null gesunken.

11) HEINZE, G. W.: Der Verkehrssektor in der Entwicklungspolitik. IFO-Institut f. Wirtschaftsforschung München, Afrika-Studien 21. München 1967, p. 285.

7) United Nations – Economic Commission for Africa (ECA): African Transport Development Study, Part I covering Nigeria, Niger, Dahomey, Togo, Ghana and Upper Volta. Paper E/CN 14/Trans/28, 1965, pp. 109 und 338.

nen wirtschaftlichen Belebung an Durchgangsstraßen und Umschlagplätzen auch direkte Einnahmen für den Staat ergeben, an sich zu ziehen.

Den äußeren Anlaß für den Versuch, mit einer staatlich gelenkten Organisation einen Teil des Handelsverkehrs zwischen Zentral- und Ostniger und der Küste nach Dahomey und Cotonou umzuleiten, gaben die Anfang der fünfziger Jahre auftretenden Schwierigkeiten, die Erdnußernte von Mittel- und Ostniger auf dem traditionellen Nigeria-Weg zur Küste zu bringen. Die nigerianische Eisenbahn war zu dieser Zeit in ihrem technischen und organisatorischen Stand hinter der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes zurückgeblieben und nicht mehr in der Lage, die wachsenden, in wenigen Monaten des Jahres anfallenden Erdnußexporte des Nachbarlandes zu transportieren. Daraus ergaben sich in der Kampagne 1952/53 und 1953/54 außerordentlich lange Wartezeiten, die zu Qualitätsminderungen der Ware und zu Schwierigkeiten für die vertraglich gebundenen Exporteure führten<sup>12)</sup>. Das wog um so schwerer, als sich Niger auf Grund seiner geographischen Lage ohnehin im Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Hauptproduzenten in Westafrika, Senegal, befindet<sup>13)</sup>.

<sup>12)</sup> Die exportfähige Tonnage belief sich in der Kampagne 1953/54 auf 63 000 t, während die für Niger verfügbare Kapazität der Nigerian Railways im gleichen Zeitraum nur etwa 48 000 t betrug (Rép. Française, Min. de la Coopération: Rép. du Niger – Economie et plan de développement; Mai 1962, p. 33).

<sup>13)</sup> In Normaljahren erhält der Erzeuger in Niger für 1 kg geschälter Erdnüsse etwa den gleichen Preis wie der senegalesische Bauer für 1 kg Erdnüsse in Schalen (1 kg Erdnüsse in Schalen ergeben rd. 0,7 kg geschälter Erdnüsse). Die Situation des Erdnußbauern in Niger verschlechtert sich weiter durch höhere Preise der Importgüter. Nach Min. de la Coopération: Niger – Economie et plan de développement, a.a.O., 1962, p. 2, kann der

Im November 1953 lief die erste, zunächst als Test gedachte Aktion an. Die Verwaltung der Dahomey-Eisenbahn, der die Leitung anvertraut war, setzte hierzu ihren eigenen damals bestehenden Automobildienst ein und engagierte dazu private (europäische) Transporteure. Trotz schwieriger Bedingungen, vor allem wegen des Zustandes der Straßen, wurden bis Juli 1954 4700 t Erdnüsse aus Ostniger nach Cotonou abtransportiert und fast die gleiche Menge an Importgütern dorthin gebracht. Die Eisenbahn, die den Transport zwischen Parakou und Cotonou übernahm, gewann bei einem Gleichgewicht der Tonnage in beiden Richtungen einen Verkehr von 4 Mill. tkm.

Ermutigt durch dieses Ergebnis und mit finanzieller Unterstützung durch das Hochkommissariat in Dakar, wurde in der Campagne 1954/55 die erste eigentliche „Opération Hirondelle“ in Gang gesetzt. Das Ziel, 12 000 t Erdnüsse nach Cotonou und als Rückfracht 6000 t Importgüter nach Maradi und Zinder und weitere 6000 t bis Malanville zu bringen (von hier per Schiff nach Niamey) war Ende Juni 1955 erreicht. Während der nächsten „Opération Hirondelle“ (1955/56) wurden außer 18 000 t aus Ostniger zum ersten Male die gesamte Erdnußernte von Westniger (Dosso) nach Cotonou gebracht. Außerdem wurde der langsame und teure Schiffsverkehr auf dem Niger zugunsten des Landtransports von Malanville nach Niamey eingestellt. Nach der dritten Operation (1956/57) wurde die Weiterführung der Unternehmung mit einer Gesamttonnage von ungefähr 25 000 t je Kampagne beschlossen. Diese Richtzahl wurde in den folgenden Jahren meist überschritten (Tab. 2).

senegalesische Bauer mit dem Erlös für 1 kg Erdnüsse 3 kg Zement oder 650 g Reis kaufen, der Bauer in Niger nur 1 kg Zement (damals importiert) oder 300 g Reis. – Die Transportkosten machen bei Erdnüssen rd. 20 % des Preises fob Lagos oder Cotonou aus.

Tab. 2: Gütertransporte der „Opération Hirondelle“ (in Tonnen)

Kampagne	Importgüter			Exportgüter		
	Westniger	Ostniger	Summe	Westniger	Ostniger	Summe
1953/54	–	4 470	4 470	–	4 700	4 700
1954/55	6 000	6 150	12 150	–	12 350	12 350
1955/56	7 000	10 000	17 000	6 000	18 000	24 000
1956/57	14 000	13 500	27 500	6 500	20 200	26 700
1957/58	11 800	10 900	22 700	9 050	19 600	28 650
1958/59	8 400	13 000	21 400	8 600	17 500	26 100
1959/60	13 600	12 200	25 800	3 200	21 200	24 400
1960/61	16 100	12 600	28 700	5 600	23 700	29 300
1961/62	14 400	9 700	24 100	4 200	22 100	26 300
1962/63	16 800	11 100	27 900	5 100	24 600	29 700
1963/64*)	10 000	5 600	15 600	2 300	12 400	14 700

\*) Der Rückgang 1963/64 war die Folge politischer Differenzen zwischen beiden Ländern; sie führten zwischen Dezember 1963 und Dezember 1964 zum teilweisen Zusammenbruch der gemeinsamen Transportorganisation.

Quelle: Comptes rendus sur le développement de l'Opération Hirondelle (Masch.Schr., bei der Regierung in Niamey) und PARENTEAU, M. Ch.: L'œuvre et l'avenir de l'organisation commune Dahomey-Niger des chemins de fer et des transports (O.C.D.N.). In: Europe France Outremer, no. 426–427, 1965, pp. 55 ff.

Die durch die „Opération Hironnelle“ binnenwärts transportierte Tonnage setzte sich etwa wie folgt zusammen: 50 % Zement, 10 % Eisen, 15 % Salz, 25 % andere Waren. Von der nach Ostniger gehenden Gütermenge blieben etwa  $\frac{3}{4}$  im Raum von Maradi, der Rest gelangte in das Gebiet von Zinder. Die aus Westniger exportierte Tonnage repräsentierte die Gesamtmenge der von hier zur Ausfuhr gelangenden Erdnußernte, während jeweils um  $\frac{2}{3}$  und mehr der Ausfuhr aus Ostniger (50 000–70 000 t) weiterhin den Weg über Kano nach Lagos nahmen.

Die „Opération Hironnelle“ wurde weitergeführt, obwohl inzwischen die Nigerian Railways durch organisatorische und technische Verbesserungen wieder in die Lage versetzt waren, den Abtransport der Niger-Erdnüsse voll und termingerecht durchzuführen. Es waren inzwischen aber auf der anderen Seite in Dahomey und Niger die Vorteile der Einrichtung sichtbar geworden (Devisensparnis, Entwicklung neuer Aktivitäten im Transportwesen, rentabler Betrieb der Eisenbahn). Auch die Erdnußproduktion in Westniger hatte einen Auftrieb erhalten. Wesentliche Verbesserungen der Verkehrseinrichtungen erfolgten im Zusammenhang mit der Operation, insbesondere der Ausbau der Straße von Parakou zum Niger und der Bau der Brücke über den Fluß zwischen Malanville und Gaya (1959 vollendet). Vorratsschuppen wurden in Maradi, Madaoua, Dosso, Parakou und Cotonou errichtet. Stark in den Vordergrund rückte bei alledem nun auch der Gesichtspunkt einer größeren wirtschaftlichen (und politischen) Bewegungsfreiheit gegenüber Nigeria. Mit dem Vorhandensein eines selbstkontrollierten Verkehrsweges war für Niger nicht nur eine Einflußmöglichkeit auf die Tarifgestaltung auf diesem Wege geschaffen, sondern auch eine gute Ausgangsbasis für das Aushandeln von Bedingungen für die Benutzung der Wege durch Nigeria.

Die Begründung der „Organisation commune Dahomey-Niger“ (O. C. D. N.) im Jahre 1959 hat gewissermaßen ihre volle Rechtfertigung gefunden durch die Ereignisse in Nigeria. Vor dem Ausbruch der Wirren in diesem Lande wurden rund 75 % des Erdnußexports von Niger über Lagos geleitet (die Gesamtmenge aus Westniger und rd. 80 % des Exports aus Zentral- und Ostniger). 1966 nahmen wegen der Situation in Nigeria nur noch 92 000 t (57 %) den Weg nach Lagos, 70 000 t (43 %) wurden in Cotonou verschifft<sup>14</sup>). Heute hat sich das Verhältnis gegenüber der normalen Aufteilung auf die beiden Transportwege fast umgekehrt, d. h. fast 75 % der Erdnußexporte von Niger gehen nunmehr über Cotonou<sup>15</sup>).

<sup>14</sup>) Bull. de la Chambre de Commerce, d'Agriculture et d'Industrie du Niger, 9ème année, no. 365, 1968.

<sup>15</sup>) Zu bemerken ist, daß in den Zahlen der Erdnußexporte aus Niger eine nicht unbedeutende Menge an Erdnüssen enthalten sein kann, die auf Grund der Preis-

Daß diese Umkehrung anscheinend ziemlich reibungslos gelungen ist, ist sicher nicht nur der Tatsache zu verdanken, daß in Cotonou inzwischen ein moderner Tiefwasserhafen an die Stelle der alten Löschbrücke getreten ist (1965), sondern gewiß auch dem Umstand, daß in der O. C. D. N. eine eingespielte Transportorganisation vorhanden war.

Um (unter Normalbedingungen) den Abtransport der vorgesehenen Menge auf dem Dahomey-Weg zu erreichen, wird durch die alljährlich den Erdnußaufkauf regelnde Verordnung eine Blockierung der Märkte der Region von Maradi und bestimmter Märkte der Region von Zinder verfügt. Von hier aus müssen die Erdnüsse nach Cotonou verladen werden. Dem Produzenten entstehen infolge einheitlicher staatlicher Festsetzung der Preise dadurch keine Nachteile.

Die „Opération Hironnelle“ erstreckt sich auf die Periode der Erdnußernte und -abfuhr, im Mittel auf die Zeit vom 1. 11.–15. 5; geringe Verschiebungen ergeben sich durch Schwankungen in der Erntezeit. Die gesamte den Dahomey-Weg benutzende Ausfuhr von Niger wird während und im Rahmen der Operation nach Cotonou transportiert. Von den über Cotonou kommenden Einfuhrgütern (ohne Treibstoffe) werden in diesen rd. sieben Monaten 70–80 % nach Niger gebracht. Für den Rest des Jahres bleibt also noch eine Tonnage bergwärts (nach Westniger/Niamey), für die praktisch keine Rückfracht zu finden ist. Die durch Parakou gehenden Transporte zeigen somit starke jahreszeitliche Schwankungen mit einer kräftigen Spitze von Dezember bis Mai (Abb. 4). Die wünschenswerte gleichmäßigere Verteilung über das Jahr würde das Problem der Lagerung der Erdnüsse und der dabei entstehenden Kosten aufwerfen.

Man bemüht sich, einem Frachtausgleich in beiden Richtungen möglichst nahe zu kommen. Zu diesem Zweck wirkt man auch auf den Handel ein, Importgüter in Cotonou oder Parakou für die Zeit der Erdnußtransporte zu stapeln oder überhaupt Importwaren über Cotonou zu beziehen. Unter Normalbedingungen, d. h. wenn nur ein relativ kleiner Teil der Erdnußernte des östlichen Niger den Weg nach Cotonou nimmt, kann man zwar dem Ziel ziemlich nahe kommen, insbesondere auf der Teilstrecke Cotonou-Dosso, die von allen bergwärtigen und seewärtigen Transporten benutzt werden muß; ein Ungleichgewicht wird aber wegen der räumlichen Verteilung von Produktion und Konsum immer bestehenbleiben. Vermutlich wird der rasch steigende Importbedarf der Hauptstadt Niamey dieses Ungleichgewicht der Frachten weiter verstärken und damit das Defizit der „Opération Hironnelle“ vergrößern. Außerhalb

verhältnisse aus Nigeria auf die Märkte des Nachbarlandes gebracht werden. Für die letzte Kampagne (1968/69) und auch für einige frühere Jahre hat man diese Menge auf 15 000 bis 20 000 t geschätzt.

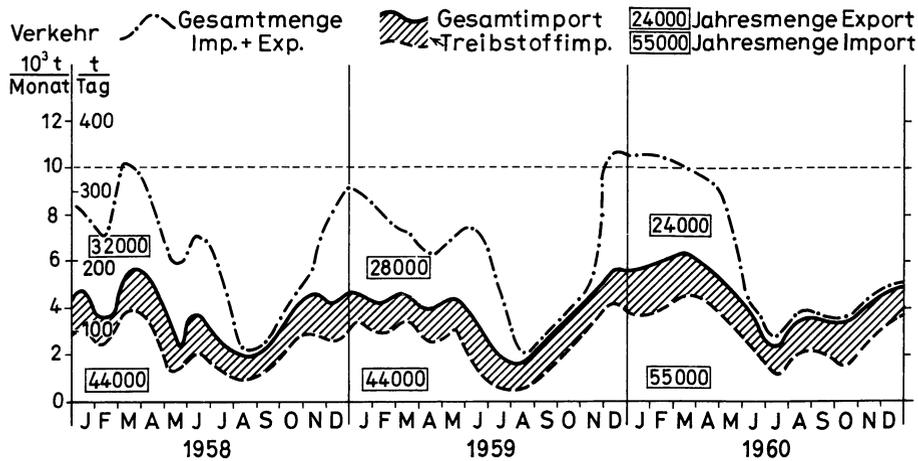


Abb. 4: Jahreszeitliche Schwankungen des Verkehrs in Parakou

Nach: Communauté Economique Européenne, Etude Economique de Problèmes de Transports au Niger et au Dahomey, 1962

der Zeit der Operation besteht, wie schon erwähnt, wegen der weitergehenden Importgütertransporte nach Niamey ein totales Ungleichgewicht.

Außer der Globaldifferenz tritt auch noch während des Ablaufs der Operation nicht selten ein Ungleichgewicht zwischen bergwärts und seewärts beförderter Tonnage ein, wenn z. B. eine schnelle Anlieferung der Erdnüsse am Verschiffungsplatz erforderlich wird. Insgesamt blieben 1960/61 und 1961/62 jeweils 15 000 bzw. 14 000 t Ladegewicht der Lastkraftwagen unausgenutzt, d. h. rund 20 % der bereitgestellten Beförderungskapazität.

Die Umlenkung von Gütertransporten aus und nach Ostniger auf den Dahomey-Weg und den Hafen Cotonou bedeutet, daß höhere Transportkosten entstehen (s. o. Punkt gleicher Transportkosten). Da man mit diesen durch den staatlichen verkehrspolitischen Eingriff verursachten Kosten unter den gegebenen Umständen (und unter den hier vorausgesetzten Normalbedingungen, also ohne Berücksichtigung der Störungen durch die Situation in Nigeria) nicht Produzenten oder Händler belasten kann, muß der Staat die entstehende Transportkostendifferenz zwischen den unterschiedlich teuren Außenhandelswegen tragen. Praktisch sieht das so aus, daß die vom Kunden zu bezahlenden Tarife der „Opération Hironnelle“, z. B. zwischen Maradi oder Zinder und Cotonou, den Tarifen zwischen diesen Plätzen in Niger und Lagos (fob oder cif) entsprechen und laufend etwaigen Änderungen in der Tarifgestaltung der Nigerian Railways angepaßt werden. Die O. C. D. N. als Trägerorganisation nimmt ihrerseits die Befrachtung der ausgewählten Transporteure vor und zahlt ihnen einen etwa kostendeckenden Preis, und zwar je nach angebotener Nutzlast in tkm, auch wenn das Fahrzeug nicht oder nicht voll beladen wird (1960–1965 rd. 12 Pf/tkm).

Zwischen Cotonou und Parakou wird stets die Eisenbahn benutzt. Für diesen Zweig der O. C. D. N. ergeben sich dadurch höhere Einnahmen; insgesamt aber arbeitet die Organisation bei dem Umfang der Transporte von und nach Ostniger notwendig mit einem Defizit. In der Kampagne 1961/62 – die Verhältnisse haben sich seitdem nicht entscheidend verändert – zahlte der Kunde für den Transport einer Tonne Salz von Cotonou nach Maradi/Zinder 7440 F CFA (100 F CFA = 1,62 DM), für den Transport einer Tonne Erdnüsse in umgekehrter Richtung 9450 F CFA. Die Kosten des Transports von und nach Cotonou dagegen, die sich zusammensetzen aus der Bezahlung der Transporteure einschl. der Kosten der Leerfahrten, den Versicherungsprämien, den allgemeinen Kosten der Operation, den Kosten des Eisenbahntransports und den (für Ostniger reduzierten) Hafengebühren, beliefen sich auf über 13 000 (Maradi) bis 16 000 (Zinder) F CFA. Bei keinem Gut decken die vom Kunden bezahlten Preise die durch den Transport entstehenden Kosten. Die Differenz und mithin der erforderliche Subventionsbetrag sind besonders hoch bei den Importgütern.

Die Tarife der „Opération Hironnelle“ zu den Konsumplätzen in Westniger sind zwar den tatsächlichen Kosten stark angenähert, decken sie aber ebenfalls nicht voll, jedenfalls nicht bei allen und gerade den wichtigsten Gütern (Salz) und auf alle Entfernungen. Es zeigt sich hier anscheinend das Bestreben, durch niedrige Tarife bei wichtigen Einfuhrgütern die Importeure zur Versendung der Ware während der „Opération Hironnelle“ zu veranlassen. Außerdem mag der Gesichtspunkt eine Rolle spielen, die durch die geographische Lage des Landes bedingten hohen Preise der Importwaren wenigstens für die Güter des lebensnotwendigen Bedarfs so niedrig wie möglich zu halten. Bei der Tatsache, daß die Organisation auch

bei den Erdnußtransporten von Dosso nach Cotonou zusetzt, mag die Absicht mitspielen, durch relativ niedrige Transportkosten einen Anreiz zur Ausdehnung des Anbaus in diesem Raum zu geben.

Die Einnahmen der „Opération Hirondelle“ decken die Kosten nur zu etwa 75 %. Es bleibt ein Defizit in der Größenordnung von mehreren Mill. Mark. Das Gesamtdéfizit der O. C. D. N., das 1964 bei 6 Mill. DM lag, wird seit 1964 zu 37 % von Niger, zu 53 % von Dahomey getragen (bis dahin je 50 %). Darin kommt zum Ausdruck, daß Dahomey aus der gemeinsamen Organisation die größeren finanziellen Vorteile zieht (Zolleinnahmen, Hafengebühren usw.).

Auch in der Verteilung der anfallenden Gütermenge auf die Transporteure beider Länder hat sich seit 1962/63 eine Veränderung zugunsten von Niger ergeben. Die Regel ist heute, daß  $\frac{2}{3}$  der Transporte den Straßenverkehrsunternehmen aus Niger zugeteilt werden. Die Verträge mit den Transporteuren, die sich um Zulassung zum Pool bewerben – die Zahl der Bewerber übertrifft bei der Übersetzung des Gewerbes stets bei weitem den Bedarf – werden für jeweils drei Jahre abgeschlossen. Der größte Teil der eingesetzten Fahrzeuge hat eine Nutzlast von 9–10 t. Auf ihnen werden die Erdnüsse heute zu 85 % als Schüttgut verladen.

In jüngster Zeit bemüht sich die O. C. D. N., in einer neuen „Opération Hirondelle“ die Evakuierung der Erdnußproduktion von Nordwest-Nigeria (Sokoto) an sich zu ziehen. Verhandlungen darüber sind geführt worden; man spricht von 50 000 t in einer ersten Phase<sup>16)</sup>.

### 3. Andere Regulierungen

Die staatliche Monopolisierung des Transports der Außenhandelsgüter von Niger auf dem Dahomey-Weg ist nicht auf die „Opération Hirondelle“ und die Saison dieser Operation beschränkt. Außerhalb dieses Pools, aber nach dem gleichen Reglement und ebenfalls unter der Verwaltung der O. C. D. N., erfolgt ganzjährig der Transport der für Niger bestimmten Treibstoffe. Sie gelangen in Kesselwagen der Eisenbahn von Cotonou nach Parakou und werden hier in 15 000–18 000 l fassende Tankwagen der Straßenverkehrsunternehmer umgefüllt. Auf diesem Wege gelangt praktisch der gesamte in Niger verbrauchte Treibstoff ins Land. Eine unkontrollierte Einfuhr von Treibstoffen via Nigeria findet bei den besonderen Transport- und Handelseigenschaften dieses Gutes anscheinend nicht in größerem Umfang statt.

Die Transporte anderer Güter zwischen Cotonou und Niger außerhalb der Zeit der „Opération Hirondelle“ werden seit Ende der 50er Jahre ebenfalls

nicht mehr dem freien Verkehr überlassen. Sie werden, gleichfalls in Koordination von Schiene und Straße, unter der Regie der O. C. D. N. nach festen technischen und administrativen Regeln und mit einheitlichen Tarifen und Vergütungen durchgeführt. Eine Lockerung tritt nur insofern ein, als sich jetzt auch nicht an der „Opération Hirondelle“ beteiligte Transporteure einschreiben lassen können. Sie sind im Einzelfall trotzdem nicht verpflichtet zu fahren, da, anders als bei der „Opération Hirondelle“, keine Abstimmung zwischen zugelassener Beförderungskapazität und voraussichtlich zu transportierendem Gütervolumen erfolgt.

Diese Transporte „Hors-Pool“ erstrecken sich aber praktisch nur auf Westniger. Ostniger wickelt außerhalb der „Opération Hirondelle“ seinen Außenhandel fast ausschließlich über den Nigeria-Weg ab. Ausschlaggebend dafür ist sicher, daß die für den Weg von Cotonou nach Maradi, Zinder usw. festgesetzten Tarife in dieser Zeit weit über den Tarifen der „Opération Hirondelle“ und damit über den Transportkosten des Nigeria-Weges liegen. Der Grund mag darin zu suchen sein, daß man den Handel mit Hinsicht auf den Frachtausgleich veranlassen will, sich während der „Opération Hirondelle“, d. h. während der Erdnußtransporte, mit Importwaren zu versorgen, und daß andererseits in der Periode „Hors-Pool“ nicht mit Rückfracht aus Ostniger und damit mit Einnahmen aus der Rückfracht zu rechnen ist. Jedenfalls bietet unter diesen Umständen der Nigeria-Weg ausschlaggebende Transportkostenvorteile für den Importhandel Ostnigers.

### 4. Der Weg

#### Obervolta–Elfenbeinküste

Der Weg über Ouagadougou nach Abidjan scheint infolge der großen Entfernung nicht als Handelsweg der Republik Niger zum Meer in Frage zu kommen. Er hat auch bis in die jüngste Vergangenheit nur eine sehr geringe Bedeutung gehabt. Anfang der sechziger Jahre waren die Transportkosten auf ihm so hoch (z. B. für Zement mehr als das Doppelte des Weges von Cotonou nach Niamey), daß die Vorteile des billigeren Löschens im modernen Hafen von Abidjan gegenüber dem damaligen teuren Löschrückenbetrieb in Cotonou kaum ins Gewicht fielen. Der Elfenbeinküstenweg wurde daher nur in Ausnahmefällen für den Import benutzt, z. B. bei schwerem Material, das an der Brücke von Cotonou nicht entladen werden konnte, oder wenn die Einrichtungen in Cotonou überlastet waren.

Das hat sich heute wesentlich geändert. Etwa  $\frac{1}{5}$  des gesamten Überseeverkehrs von Niger soll gegenwärtig auf die Strecke Abidjan–Ouagadougou entfallen<sup>17)</sup>. Bei einem Vergleich der Tarife wird diese

<sup>16)</sup> Le projet de prolongement du chemin de fer de Parakou à Dosso. In: Europe France Outremer, no. 453, 1967, pp. 38 f.

<sup>17)</sup> Schriftliche Auskunft der deutschen Botschaft in Niamey.

Entwicklung verständlich. Obwohl erheblich länger, ist der Elfenbeinküstenweg nach Niamey nicht wesentlich teurer als der Dahomey-Weg. Etwas höher sind auf ihm die Transportkosten für Zement, Eisen, Wellblech und ähnliche Güter, bei einer Reihe von Nahrungsmitteln dagegen liegen sie nicht über denen von Cotonou, z. T. sogar darunter.

Mit der Brücke über den Niger in Niamey, die in rd. 12 Monaten fertiggestellt sein wird, wird der Elfenbeinküsten-Weg für Niger wahrscheinlich noch interessanter und wichtiger werden.

### III. Schluß

Geographische Lage und Wirtschaftsstruktur stellen die Republik Niger vor die Aufgabe, für den lebensnotwendigen Außenhandelsverkehr die wirtschaftlich optimale Verteilung auf die in Frage kommenden Seehäfen anzustreben. Aus den vorangegangenen Ausführungen sollte indessen deutlich geworden sein, daß die Lösung des Problems der Außenhandelswege von Niger in hohem Grade auch von politischen Faktoren beeinflusst wird. Die zeitweilige Krise in den Beziehungen zum Nachbarland Dahomey und die Wirren in Nigeria bekräftigen das nachhaltig. Afrikanische Binnenstaaten wie Niger stehen unter den heute gegebenen Umständen ständig vor der schwierigen Aufgabe, geographische, wirtschaftliche und politische Faktoren miteinander in Einklang zu bringen.

Gleichwohl sind der Durchschlagskraft politischer Vorstellungen und Argumente ökonomische Grenzen gesetzt. Die „Opération Hirondelle“ hat eine beträchtliche Verbesserung der allgemeinen Bedingungen des Abtransports der Erdnußproduktion bewirkt, nicht zuletzt dadurch, daß sich nunmehr die nigerianische Eisenbahn zu einer Verbesserung ihrer technischen und organisatorischen Einrichtungen und zu einer Überprüfung ihrer Tarife veranlaßt sah. Daß trotz der gegenwärtigen Schwierigkeiten im Transitverkehr durch Nigeria die Evakuierung der Erdnüsse offenbar ohne ernsthafte Stockungen gelingt, ist sicher ein Verdienst des inzwischen eingespielten Apparates der O. C. D. N. Die „Opération Hirondelle“ belastet aber auf der anderen Seite heute das Budget der Republik Niger in einem fast untragbaren Maß.

So sehr also etwa politische Erwägungen für einen Ausbau der Operation sprächen, so erscheint eine weitere Ausdehnung des Operationsgebiets nach Osten doch aus ökonomischen Gründen ausgeschlossen, weil sich damit eine progressive Steigerung der notwendigen Subventionsbeträge ergeben würde. Man sollte daher die Aktion auf den westlich Maradi gelegenen Landesteil konzentrieren. Für den Raum von Maradi bis Zinder kann der Sinn der „Opération Hirondelle“ nur darin bestehen, einen möglichen Konkurrenzweg nach Westen offenzuhalten, um eine wirtschaftliche Abhängigkeit allein von den nigerianischen Verkehrswegen und damit die Möglichkeit einer zu starken

politischen Abhängigkeit vom Nachbarland zu vermeiden. Die unter Normalbedingungen überlegene Anziehungskraft des Nigeria-Weges für Ostniger ist aber nicht auszuschalten.

Bei diesen Erwägungen wird davon ausgegangen, daß, abgesehen vom Ausbau (Asphaltierung) der Hauptstraßen in Niger, der gegenwärtige Zustand der Verkehrswege unverändert bleibt. Unter dieser Voraussetzung bleibt die wirtschaftlichste Lösung (geringste Gesamttransportkosten) die, nur den Verkehr von Westniger über Cotonou zu leiten, ganz Zentral- und Ostniger dagegen vom Hafen Lagos bedienen zu lassen.

Anders ist die Situation, wenn neben dem Ausbau der Straße Niamey–Zinder der Plan verwirklicht würde, die Dahomey-Eisenbahn zu modernisieren und über Malanville bis Dosso zu verlängern. Dann wäre es für Niger wirtschaftlich vorteilhaft (Maximierung des Volkseinkommens), den Verkehr auch von Zentralniger (Birni-N’Konni/Maradi/Tessaoua) über Cotonou zu leiten, nicht jedoch den von Ostniger (Zinder/Magaria), für das auch dann noch der Nigeria-Weg wirtschaftlicher wäre. In diesem Fall würde aber auch für den Nordwesten Nigerias (Birni-N’Kebbi/Sokoto) die günstigste Verbindung zum Meer über Dahomey nach Cotonou und nicht mehr über Zaria nach Lagos gehen. Der Plan der Verlängerung der Eisenbahn von Parakou nach Dosso (517 km, Kosten 1959 mit 33,3 Mill. \$ veranschlagt) hat aber wenig Aussicht auf Verwirklichung, zumal die parallel verlaufende Straße in Kürze vollständig asphaltiert sein wird. Das in nächster Zeit zu erwartende Transportvolumen auf dieser Strecke rechtfertigt nicht die Existenz zweier konkurrierender Verkehrswege.

Gelegentlich wird auch von einer Verlängerung der Eisenbahn von Kaura-Namoda/Niger bis Maradi gesprochen. Das würde zur Folge haben, daß mit Sicherheit der Gesamtverkehr von Zentral- und Ostniger nach Lagos gelenkt würde. Ein Bahnbau von Parakou nach Malanville oder Dosso, der, um wirtschaftlich gerechtfertigt zu sein, wenigstens die Übernahme des Verkehrs von West- und Zentralniger zur Voraussetzung hätte, wäre unter diesen Umständen nicht mehr sinnvoll. Beide Projekte schließen im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen einander aus.

Modifiziert wird die Frage nach dem vorteilhaftesten Zugang der Republik Niger zum Meer schließlich noch durch den im Bau befindlichen Nigerstaudamm bei Kainji (120 km südlich Yelwa/Nigeria). Wenn der Fluß dadurch ganzjährig bis Gaya/Malanville und einige Monate bis Niamey schiffbar wird (was noch nicht sicher erscheint), so wird das zwar praktisch keinen Einfluß auf die Wahl des Transportweges für die Zentral- und Ostnigergüter haben, wohl aber würde, bei Durchsetzung des ökonomischen Prinzips, dann zumindest ein beträchtlicher Teil der Güter nach und von Westniger auf dem Fluß transportiert werden (z. B. Treibstoffe).

Auf eine weitere Wirkung der mit der Lenkung des Außenhandelsgüterstroms der Republik Niger getroffenen Maßnahmen im Verkehrswesen sei am Schluß noch hingewiesen. Die im Ausbau befindliche West-Ost-Achse Niamey-Zinder ist auch der Hauptweg des binnenländischen Personenverkehrs und Güter-austausches. Der Verbesserung dieser Straße kommt

in diesem Zusammenhang nicht nur wirtschaftliche, sondern in hohem Maß auch politische Bedeutung zu. Sie kann dazu beitragen, die wirtschaftliche und politische Einheit des Landes, in dem auf Grund seiner Lage, seiner Konfiguration, seiner wirtschaftlichen Struktur und seiner ethnischen Verhältnisse starke zentrifugale Kräfte wirksam sind, zu stärken.

## ZUR ENTWICKLUNG STÄDTISCHER SIEDLUNGEN IN ÄTHIOPIEN

Mit 2 Abbildungen, 6 Fotos und 2 Beilagen (I u. II)

WOLFGANG KULS

*Summary:* The development of urban settlement in Ethiopia

Ethiopia lacks a framework of older urban settlement adapted to present needs and circumstances. The towns of the present day have largely grown up since the turn of the century with the development of a modern State apparatus which necessitated the construction of secure seats of administration, permanent trade and supply centres. The contemporary situation is marked by the dominance which Addis Ababa and Asmara exert over all other urban settlements in size and importance, to such an extent that viable regional towns are absent in this fragmented country. The 'towns' found in the Provinces (called by the local name 'Katama' because of the frequent doubt as to the applicability of the term 'town') are, above all, well-equipped with facilities in the tertiary sector while industry, apart from a few development regions, has played no role to date. This paper first explains the reasons for the lack of an urban culture in Ethiopia, then reviews the phases of development of urban settlement since the second half of the 19th century. A discussion of the distribution pattern follows and, in a second main section, the typical structural and functional characteristics of Katama-settlements are described.

Wie in der Mehrzahl der tropisch-afrikanischen Länder ist auch in Äthiopien die Entwicklung von Städten ein verhältnismäßig junger, zu einem wesentlichen Teil erst in den letzten Jahrzehnten in Gang gekommener Vorgang. Diese Feststellung mag bei dem mit den Landesverhältnissen weniger Vertrauten, der sich jedoch aus älteren Reisebeschreibungen und landeskundlichen Darstellungen eine Vorstellung von dem alten Kaiserreich im Nordosten von Afrika zu verschaffen versucht hat, einiges Erstaunen hervorrufen, sind doch aus derartigen Berichten über das Land ebenso wie aus historischen Darstellungen Namen wie Aksum<sup>1)</sup>, Gondar oder Harar wohlbekannt. Ohne Zweifel handelt es sich in diesen Fällen um alte, große und dauerhafte Siedlungen, denen

auch für die Vergangenheit – wenigstens in den Zeiten ihrer Blüte – das Prädikat Stadt kaum abzusprechen ist. Ein näheres Studium der aus dem 19. und früheren Jahrhunderten stammenden Nachrichten über Äthiopien läßt jedoch deutlich werden, daß die genannten Orte neben wenigen anderen größeren Siedlungen, etwa im Küstenbereich, damals Ausnahmserscheinungen bildeten und daß in den meisten Fällen, wo es zur Entwicklung städtischer Siedlungen kam, diese sich als wenig dauerhaft erwiesen. Anders als im benachbarten islamisch-orientalischen Kulturbereich ist es in Äthiopien bis ins 19. Jahrhundert jedenfalls nicht zur Herausbildung eines beständigen und hierarchisch aufgebauten Netzes städtischer Siedlungen gekommen. Vielmehr gab es bis dahin ausgedehnte Räume innerhalb des heutigen Staatsgebietes – auch des Nordens, der den politischen Kernraum Äthiopiens bildet und oft als Abessinien bezeichnet wird<sup>2)</sup> –, in denen bestenfalls zeitweise größere Siedlungskomplexe mit deutlich von den ländlichen Siedlungen abweichenden Merkmalen anzutreffen waren. Es handelte sich dabei um vorübergehend benutzte Sitze des Königs und regionaler Machthaber, die sich in gewisser Weise mit den mittelalterlichen Pfalzen in Deutschland vergleichen lassen. Von einem mehr oder weniger unabhängigen Bürgertum getragene, durch städtische Lebensformen gekennzeichnete Siedlungen, die auch dauerhafte Umlandbeziehungen entwickelt hätten, existierten jedoch – eben von wenigen Ausnahmen abgesehen, zu denen namentlich das islamische Harar gehörte (s. A. ABATE 1969) – in den großenteils dicht besiedelten Hochlandbezirken nicht.

Die Gründe für das Fehlen einer ausgeprägten alten Stadtkultur und einer entsprechenden alteingesessenen städtischen Bevölkerung in Äthiopien, das ja wenigstens in den älteren Abschnitten seiner Geschichte sehr enge Verbindungen mit dem orientalischen und mediterranen Kulturbereich besaß und von dorther

<sup>1)</sup> Die Schreibweise der Ortsnamen richtet sich weitgehend nach der derzeit in der äthiopischen Statistik üblichen. In wenigen Fällen ist bei bekannten Namen davon abgewichen (z. B. Massawa statt Mitsiwa).

<sup>2)</sup> S. hierzu u. a.: D. N. LEVINE 1965 u. E. HAMMERSCHMIDT 1967, 150.