

Frisch, Alfred

Article — Digitized Version

Aktuelle Großprojekte in Französisch-Afrika

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Frisch, Alfred (1956) : Aktuelle Großprojekte in Französisch-Afrika, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 2, pp. 104-106

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132237>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Brückenbauten und die Asphaltierung der Hauptlandstraßen bereitgestellt werden. Die Limpopo-Bahn, die für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von primärer Bedeutung ist, da sie zum Teil das zu bewässernde Gebiet durchläuft, wurde inzwischen fertiggestellt. Hierdurch wird eine weitere Steigerung des Hafenumschlages erwartet. Im Hafen von Beira werden gegenwärtig große Ausbaggerungsarbeiten durchgeführt. Auch Nakala soll zu einem großzügigen neuen Seehafen entwickelt werden, zumal eine Eisenbahnverbindung mit dem nordrhodesischen Kupfergürtel in Aussicht genommen ist. Für die Expansion und Modernisierung des Eisenbahnwesens wird ein Kapitalaufwand von 64 Mill. Escudos vorgesehen. In diesem Betrag ist die Errichtung eines Elektrizitätswerkes und neuer Lagerhäuser im Hafen von Lourenço Marques inbegriffen.

Der am 11. September 1928 mit der Regierung der Südafrikanischen Union abgeschlossene Mozambique-Vertrag ist als Einnahmequelle für die Kolonie von hervorragender Bedeutung. Dieser wiederholt revidierte Vertrag sieht die jährliche Rekrutierung von etwa 100 000 portugiesisch-ostafrikanischen Eingeborenen für die Goldbergwerke Transvaals vor. Die

Kolonialverwaltung erhält hierfür eine Entschädigung pro Kopf der nach der Südafrikanischen Union exportierten Arbeitskräfte, wobei dieser Betrag früher in Gold und späterhin in Papierwährung ausgezahlt wurde. Er beläuft sich auf rund 130 Escudos pro Arbeiter. Die Importzölle stellen keinen Schutz für die relativ unbedeutenden einheimischen Industrien dar, sondern sind wichtige Erträge für den Staatshaushalt der Kolonie. Zwar ist die Außenhandelsbilanz Mozambiques defizitär, jedoch wird die Zahlungsbilanz durch unsichtbare Einkünfte, wie sie sich aus dem Touristen- und Transitverkehr ergeben, sowie durch die Prämien für die nach Südafrika exportierten eingeborenen Arbeiter ausgeglichen. Die Einkommenverhältnisse der europäischen Bevölkerung entsprechen im allgemeinen nicht dem hohen Lebensstandard und den Lebenshaltungskosten, und die Aufbauschung des Abzahlungsgeschäfts hat eine ungesunde Scheinblüte gezeitigt. Da die bergbauliche Entwicklung des Landes noch in den Kinderschuhen steckt und der Boden lediglich an der Oberfläche geschürft wurde, wird die Agrarwirtschaft neben dem Touristen- und Hafenverkehr in unmittelbarer Zukunft die wichtigste Rolle in der Wirtschaft des Landes spielen.

Aktuelle Großprojekte in Französisch-Afrika

Alfred Frisch, Paris

So wie Sahara und Fata Morgana zusammengehören, werden die seriösen, aber stets schwierigen afrikanischen Projekte von Phantasiegebilden leichtfertiger Illusionisten oder unerfreulicher Geschäftemacher überlagert. Unglücklich wirkt sich auch eine mitunter beobachtete sachlich wenig kundige und überstürzte Presseberichterstattung aus. Man glaubt, sehr zu Unrecht, nur durch großartige oder sensationelle Meldungen die Öffentlichkeit fesseln zu können. Man unterschlägt besonders gern die bis zur Erreichung eines durchaus möglichen Zieles noch zu überwindenden Schwierigkeiten, mit dem Ergebnis, daß dann die Öffentlichkeit an keine afrikanischen Möglichkeiten mehr glaubt, weil meistens nach den aufgebauhten Pressemeldungen lange überhaupt nichts mehr geschieht und auch nichts geschehen kann.

Andere konstruieren afrikanische Pläne ohne genügende Kenntnis der lokalen Verhältnisse, mit dem Ergebnis, daß sie restlos entmutigt sind, sobald sie mit der Wirklichkeit in Berührung kommen. Auf dem schwarzen Erdteil muß man hinsichtlich des Klimas und des wirtschaftlichen Unterbaus von ganz anderen Voraussetzungen ausgehen als in Europa oder Südamerika. Um die Produktivität der eingeborenen Arbeiter zu steigern, genügt es nicht, ihnen höhere Löhne zu versprechen. Wichtiger ist es, Mittel und Wege zu finden, um ihnen möglichst zahlreiche Verbrauchswünsche zu suggerieren. Auch die kaufmännischen Sitten sind, wohl als Nachwirkung einer langen kolonialen Epoche, in Afrika andere als in Europa. Bis sie normalisiert werden können, muß man sie zur Vermeidung von Verlusten in Rechnung stellen.

Trotz aller Hindernisse und Schwierigkeiten, trotz einer unbestreitbaren klimatischen Benachteiligung, trotz der Erkenntnis, daß der wirtschaftliche Rückstand Afrikas, der seit Jahrhunderten zu beobachten ist, kein unglücklicher Zufall ist, sondern eine Folge der natürlichen Struktur des Kontinents, bleibt der schwarze Erdteil wirtschaftlich der Mühe wert, unter der Voraussetzung, jeden Plan ebenso gründlich wie sachkundig vorzubereiten und sich nicht von falschen Vorstellungen leiten zu lassen.

Andererseits darf man aber nicht zu schüchtern sein und vor allen Dingen sich nicht den Luxus erlauben, aus falscher Überheblichkeit die in langen Jahrzehnten von dem europäischen Verwaltungsapparat angesammelten Erfahrungen einfach von der Hand zu weisen, in der Überzeugung, die Wirtschaft könne von der Bürokratie nichts lernen. So ist es beispielsweise ein zweifelhaftes Unterfangen, wenn eine europäische Gruppe unter deutscher Beteiligung in Marokko die Errichtung einer Stickstoffdüngersfabrik von nur 10 000 t Leistungsfähigkeit erwägt, mit der Absicht, konkret die afrikanischen Möglichkeiten auf die Probe zu stellen. Eine derartige Einheit ist bei der modernen Technik, die eine Jahresproduktion von 100 000 — 150 000 t erforderlich macht, nicht leistungsfähig. Die nordafrikanischen Produktionsbedingungen sind hinreichend bekannt, um kostspielige Versuche nicht mehr erforderlich zu machen. Solche Versuche bedeuten für die weitere Industrialisierung des Gebietes eine psychologische Belastung, denn die Zweifler werden das Scheitern immer als Musterbeispiel für die ungenügende Rentabilität afrikanischer Fabriken anführen.

Im Vordergrund der augenblicklichen afrikanischen Wirtschaftsbestrebungen steht eine kleine Zahl von Großprojekten, die eine durchaus seriöse Grundlage besitzen und als unmittelbar aktuell angesehen werden dürfen. Es handelt sich hierbei in erster Linie um die Errichtung einer großen Aluminiumfabrik, um die Entwicklung der Eisenerzlager von Conakry, Fort-Gouraud und Tindouf und um die Erschließung der Nickelvorkommen in Neukaledonien.

ALUMINIUM

Die Rentabilität der Aluminiumerzeugung hängt vom Energiepreis ab. Im französischen Mutterland ist man in dieser Beziehung an der äußersten Grenze des wirtschaftlich Möglichen angekommen. Die beiden französischen Aluminiumwerke Pechiney und Ugine wollen daher ihre Produktion nicht über den jetzigen Stand von etwa 130 000 t jährlich steigern. Da jedoch der Aluminiumbedarf sehr schnell über diese Menge hinausgehen wird, bauen sie bereits in Kamerun gemeinsam eine Aluminiumfabrik, die unter Verwendung der billigen Energie des Kraftwerkes von Edéa aus Frankreich eingeführtes Aluminium (und zwar bis zu 45 000 t Rohaluminium jährlich) verarbeitet. Aber auch diese Etappe gilt als ungenügend. Pechiney und Ugine besitzen seit einiger Zeit eine Konzession für Guinea. Südlich des Konkuré-Flusses bei Kindia entdeckten sie in der Nähe einer Eisenbahnlinie sehr ausgedehnte Bauxitlager, deren rationelle Ausnützung sie stark interessiert. Die vorliegenden Pläne betreffen eine Aluminiumfabrik mit einer Anfangsleistung von jährlich 100 000 t und der Möglichkeit, die Produktion in Etappen auf 300 000 t zu erhöhen. Die Energie ist reichlich und billig vorhanden. Das Wasserkraft-Potential am Konkuré-Fluß könnte jährlich 6—8 Mrd. kWh liefern. Daneben besteht die Möglichkeit, die günstiger gelegene Wasserkraft des Kouilou-Flusses in Französisch-Äquatorialafrika auszunützen. In diesem Falle müßte das Bauxit über Schiene und Schiff nach dem Süden transportiert werden. Die Wahl zwischen Guinea und Äquatorialafrika soll nach neuen Rentabilitätsberechnungen, die noch nicht abgeschlossen sind, getroffen werden. In Guinea stellen sich die Kosten für 1 kWh auf ungefähr 0,70 ffrs, in Äquatorialafrika nur auf etwa 0,40 ffrs. Außerdem sind dort die Stromtransportkosten geringer, da die Fabrik unmittelbar neben dem Kraftwerk entstehen würde. Andererseits muß man natürlich die Transportkosten für das Bauxit berücksichtigen. Die Erwägungen von Pechiney und Ugine wurden Mitte 1955 durch eine Initiative der kanadischen Aluminium Ltd. beschleunigt, die die französische Gesellschaft „Bauxites du Midi“ kontrolliert. Dieses Unternehmen beutet seit einigen Jahren ein Bauxitlager auf einer Guinea vorgelagerten Insel aus und fördert augenblicklich 450 000 t Bauxit jährlich, das so gut wie ausschließlich nach Nordamerika exportiert wird. Die „Bauxites du Midi“ sicherten sich nun nördlich vom Konkuré-Fluß eine weitere Schürf-Konzession in Guinea und entdeckten bei Boké, unweit der Grenze Portugiesisch-Guineas, ihrerseits ein ausgedehntes Bauxitlager. Die kanadische Gruppe hat die feste Absicht, dort eine moderne Fabrik mit einer steigenden Leistungsfähigkeit von 100 000—300 000 t zu errichten. Die Rentabilitätsbe-

dingungen erscheinen ihr günstig. Ein Teil des gewonnenen Bauxits soll als Rohstoff ausgeführt werden. Das erzeugte Aluminium soll vorwiegend dem amerikanischen Markt zugeführt werden.

Unmittelbar im Anschluß an diese kanadische Initiative gründeten Pechiney und Ugine eine europäische Studiengesellschaft für afrikanisches Aluminium unter Beteiligung einer deutschen, einer italienischen und einer Schweizer Firma, deren Grundkapital von 250 000 DM in gleichen Teilen von den fünf Gesellschaften gezeichnet wurde. Es herrscht schon lange Klarheit darüber, daß die französische Gruppe die für die spätere Errichtung des Werkes erforderlichen Mittel weder aus eigener Kraft noch durch Mobilisierung des französischen Kapitalmarktes in voller Höhe aufzubringen vermag. Auch im Hinblick auf den Absatz läßt sich der afrikanische Aluminiumplan nur auf europäischer Grundlage verwirklichen. Die neue Studiengesellschaft soll nunmehr die Rentabilitätsuntersuchungen zu Ende führen. Im Anschluß daran will man die eigentliche europäische Aluminiumgesellschaft gründen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß dieser Plan in wenigen Monaten in das Stadium konkreter Verwirklichung eintritt. Generalsekretär der Studiengesellschaft ist ein ehemaliger hoher französischer Kolonialbeamter mit umfangreichen wirtschaftlichen Erfahrungen. Seitens der französischen Behörden wird erklärt, daß das europäische und das kanadische Projekt durchaus gleichzeitig durchgeführt werden können, selbst wenn sich die europäische Gesellschaft schließlich für Guinea und nicht für Äquatorialafrika entscheidet. Im äußersten Fall kann der Konkuré-Fluß energiemäßig so ausgebaut werden, daß seine Wasserkraft den Bedarf von zwei Aluminiumfabriken mit einer Gesamtproduktion von 600 000 t jährlich deckt. Auch absatzmäßig bestehen keine Gefahren. Einerseits steigt die Nachfrage nach Aluminium ständig, andererseits gibt es nur noch an wenigen Punkten der Welt günstige Energiequellen. Die kanadische Gesellschaft legt auf den europäischen Markt keinen Wert, und für die europäische Gesellschaft kommt der amerikanische Markt nur zweitrangig in Betracht.

EISENERZ

Ohne das afrikanische Eisenerz dürfte Europa in nicht allzu ferner Zukunft nicht mehr auskommen. Trotz der reichen Möglichkeiten Venezuelas oder Brasiliens sind selbst die USA dem Erz des schwarzen Erdteils gegenüber nicht gleichgültig und erwägen, sich rechtzeitig an dem afrikanischen Projekt zu beteiligen. Dabei werden sehr langfristige Überlegungen angestellt. So ist das Eisenerzvorkommen Gabuns, worüber die Presse frühzeitig mit übertriebenen Hoffnungen berichtete, zwar umfangreich und qualitativ ungewöhnlich günstig, vorläufig aber verkehrsmäßig sehr schlecht gelegen. Eine Ausbeutung kommt erst im Zuge einer weiteren Entwicklung des Gebietes vielleicht in 10 bis 15 Jahren in Frage. Trotzdem ist es wichtig, sich schon jetzt hierfür zu interessieren und eine europäische Option sicherzustellen, denn einige amerikanische Stahlwerke strecken ihrerseits die Fühler aus. Man darf nicht vergessen, daß die Weltstahlproduktion ständig zunimmt und die Mehrheit der traditionellen Eisenerzquellen vor ihrer Erschöp-

fung stehen. Gewiß, Eisenerz ist bei weitem noch keine Mangelware, auf lange Sicht gestattet es jedoch die Versorgungslage nicht, wertvolle Vorkommen mit geringen Abbaukosten zu vernachlässigen. In diese Gruppe fallen die afrikanischen Reserven, die, soweit sie augenblicklich bekannt sind, im Tagebau nutzbar gemacht werden können, einen hohen Eisengehalt haben und relativ hohe Transportkosten vertragen.

Das Eisenerz von Conakry in Französisch-Guinea ist, wenn man sich so ausdrücken darf, eine alte Bekannte. Die Vorräte belaufen sich auf rund 1,8 Mrd. t bei einem Eisengehalt von durchschnittlich 60 %. Seit nicht ganz zwei Jahren wird es von einer Gesellschaft mit britischer Beteiligung abgebaut. Die vorhandene Leistungsfähigkeit beträgt etwa 2 Mill. t jährlich, die Förderung erreichte 1954 jedoch nicht ganz 600 000 t. Es bestehen Absatzschwierigkeiten, weil das Erz infolge seiner Zusammensetzung nicht in allen Hochöfen verarbeitet werden kann. Augenblicklich sind Bemühungen im Gange, ihm den deutschen Markt zu erschließen. Vorversuche in deutschen Laboratorien führten zu günstigen Ergebnissen. Die Gesellschaft ist ferner bereit, einer deutschen Gruppe mehr oder weniger kostenlos ein Aktienpaket zu überlassen, wenn sie sich als Gegenleistung zur Abnahme von etwa 1 Mill. t jährlich bereiterklärt. Durch erhöhten Absatz wäre es möglich, die Gesteinskosten zu senken und den Gewinn zu steigern. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte man die Leistungsfähigkeit des Unternehmens auf 3—5 Mill. t jährlich erhöhen. Qualitativ am vielversprechendsten ist das Eisenerz von Mauritien bei Fort-Gouraud. Es eignet sich für die Herstellung der anspruchsvollsten Stähle. Sämtliche Rentabilitätsberechnungen liegen vor. Absatzschwierigkeiten sind in Anbetracht der Reinheit des Erzes nicht zu befürchten. Erwogen wird eine Jahresförderung von 4 Mill. t. Das einzige Hindernis ist der unentbehrliche Bau einer Eisenbahn von etwa 400 km Länge. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird ihr Endpunkt der Hafen Villa Cisneros der spanischen Besitzung Rio del Oro sein. Die verantwortliche Gesellschaft, „Société du Minerai de Fer de Mauritanie“, wurde bereits mit einem Anfangskapital von 500 Mill. ffrs gegründet. 52 % hiervon gehören einer französischen Gruppe, davon 20 % dem staatlichen „Bureau Minier de la France d'Outre-Mer“, und 48 % einer britisch-kanadischen Gruppe. Die erforderlichen Investitionen werden einschließlich des Eisenbahnbaues auf 30 Mrd. ffrs geschätzt. Es sind Verhandlungen über eine deutsche Beteiligung im Gange. Frankreich ist bereit, auf seine Mehrheit zu verzichten. Das staatliche „Bureau Minier“ würde in diesem Falle seinen Anteil an eine deutsche Gruppe abtreten. Man hofft, mit den ersten Arbeiten im Jahre 1956 beginnen und die Erzförderung spätestens 1960 aufnehmen zu können.

Tindouf, an der marokkanisch-algerischen Grenze, etwa auf der Höhe von Agadir, liegt noch in etwas weiterer Ferne. Die Vorarbeiten, besonders im Hinblick auf die Aufstellung einer international zuverlässigen Rentabilitätsberechnung, sollen Anfang 1956 abgeschlossen werden. Die Eisenerzvorkommen werden auf 4 Mrd. t geschätzt, wovon mindestens

500 Mill. t von gleicher Zusammensetzung als einheitlicher Block ermittelt wurden. In dieser Masse wird ein Mindestgehalt von 55 % garantiert. Die jährliche Förderung könnte 20 Mill. t erreichen. Die Art des Abtransportes ist noch nicht klar. Man schwankt zwischen dem Bau einer Eisenbahn und der Anwendung von billigeren Methoden, wobei in erster Linie an die Errichtung einer modernen Erzpipeline gedacht wird. Es ist außerdem erforderlich, einen neuen Hafen am Süden Marokkos zu errichten. Die Investitionen sollen sich auf etwa 80 Mrd. ffrs einschließlich des Transportweges belaufen. Die Abbaukosten liegen ebenso niedrig wie in Fort-Gouraud. Die Auswertung des Erzes von Tindouf kommt nur als europäisches Gemeinschaftsprojekt mit französischer Minderheitsbeteiligung in Frage. Daran interessiert ist augenblicklich eine lose „Association Eurafrique“ unter Beteiligung von Ferrostaal, Brown Boveri, Société Générale de Belgique, dem italienischen Stahlkonzern und einer Schweizer Großbank. Die „Association Eurafrique“ steht mit der französischen SEPEMI-Gruppe, die sich im Auftrage einer großen Anzahl französischer Großbetriebe für Nordafrika interessiert, in Verbindung. Außerdem erschien die amerikanische Bethlehem Steel, zunächst nur informatorisch, auf dem Plan. Bevor Tindouf Gestalt annimmt, müssen zunächst einmal die vom französischen Afrikanischen Industriebüro durchgeführten Untersuchungen abgeschlossen werden, und außerdem muß die französische Regierung in klarer Form bekanntgeben, unter welchen Bedingungen und mit welchen Rechten die europäische Erzgesellschaft gegründet werden kann. Die einzelnen Gesellschafter werden sich wohl langfristig zur Abnahme bestimmter Mengen des afrikanischen Eisenerzes bereiterklären müssen, um auf diese Weise das Unternehmen von Anfang an auf eine gesunde, krisenfeste Grundlage zu stellen.

NICKEL

Das Nickelvorkommen Neukaledoniens ist eine bescheidenere Angelegenheit. Das Ausdehnungsprogramm der französischen „Société Le Nickel“ sieht lediglich eine Investition von 8 Mrd. ffrs vor. Hiervon konnte aus französischen Mitteln nur die Hälfte mobilisiert werden. Für den zweiten Abschnitt des Programms wäre eine ausländische Kapitalbeteiligung erwünscht, und man denkt in erster Linie an Deutschland, wo sich übrigens gewisses Interesse bekundete. Die verantwortlichen Sachverständigen sind von den gesunden Grundlagen dieses Planes überzeugt. Die Gesellschaft ist durch die beabsichtigten Investitionen in der Lage, ihre Gesteinskosten dem Weltmarktniveau anzupassen. Nickelüberschuß ist kaum zu befürchten, besonders bei der Einfuhrabhängigkeit des europäischen Marktes. Außerdem würde der mit dem Nickelprojekt laufende Bau eines Großkraftwerkes die weitere Industrialisierung Neukaledoniens begünstigen.

Berichtigung: Im Beitrag „Finnlands Handel mit dem Ostblock“ von Dr. Axel von Gadolin, Helsinki, Januarheft, S. 45, Zeile 22 von unten muß es richtig heißen: ...wovon allerdings vier Fünftel in die Sowjetunion gehen.