

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 30 (1940)
Heft: 40

Artikel: Dakar
Autor: Stucki, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-648508>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dakar

Dakar, die französische Kolonialstadt, die kürzlich durch die kriegerischen Ereignisse in das grelle Bühnenrampenlicht des Weltgeschehens gestellt worden ist, hat in der französischen Kolonialentwicklung von jeher eine bedeutende Rolle gespielt.

Zur Zeit des Sklavenhandels, als sich die schwarzen Potentaten im menschenreichen Sudan gegenseitig in kriegerischen Unternehmungen die Untertanen wegstahlen und sie auf die Sklavenmärkte brachten, da wanderten unzählige Schwarze über Dakar und Gorée in die Sklaverei. Über die Insel Gorée, die durch einen zwei Kilometer breiten Meeresarm von der Küste getrennt ist, nahm Frankreich nach wechselhaftem Glück im Jahre 1857 von Dakar endgültig Besitz, nachdem aber schon im 16. Jahrhundert französische Seefahrer sich in jenem Gebiet mit Kolonisationsplänen niedergelassen hatten. Man legte aber auf diesen Besitz keinen großen Wert, und erst noch vor 50 Jahren war Dakar ein unscheinbarer Ort mit rund fünftausend Einwohnern; heute zählt es deren 100.000. Allerdings muß seit dem Krieg mit einem gewissen Abgang, hauptsächlich Europäer, gerechnet werden. Ein nicht unbedeutender Anteil der Bevölkerung sind Syrier, die sich hauptsächlich mit dem Handel beschäftigen.

Durch die Residenz des Generalgouverneurs, der das Gouvernement über Senegal, Mauretania, Sudan, franz. Guinea, Elfenbeinküste, Dahomey und Niger ausübt, hat Dakar seine Vorrangstellung über französisch Westafrika ausgewiesen; es löste darin St. Louis, die Hauptstadt Senegals, ab.

Hauptsächlich durch seine günstige geographische Lage wuchs so Dakar zur wichtigen Handelsstadt, und der Entwicklung des Handels mag es zugeschrieben werden, daß ihr Hafen in der Rangfolge

unmittelbar hinter den führenden Häfen Frankreichs,

Marseille und Le Havre, folgt. So behauptet Dakar die Schlüsselstellung für franz. Westafrika über den Atlantischen Ozean und die Pforte zu einem riesigen Einzugsgebiet, in einem Ausmaß von halb Europa mit rund zwanzig Millionen Einwohnern. Über seinen Hafen werden zum größten Teil die Erdnußvorräte, deren jährliche Ernte für Senegal 400.000 Tonnen umfaßt, nach Europa verschifft. Riesige Berge Erdnüsse, sogenannte Secos, liegen in den Häfen aufgestapelt. Ferner gelangen auch Gummi, Häute, Baumwolle über Dakar in den Handel Europas. Zwar übertrifft der Import den Export, aber letzterem stehen noch unbegrenzte Möglichkeiten offen, so daß Dakars Stern kaum rasch erlöschen wird. An Importware kommen hauptsächlich Massenfabrikationsartikel für die Eingeborenen in den Handel. Der Sitz der Handelskammer für französisch Westafrika, sowie der „Banque de l'Afrique occidentale“ als Emissionsinstitut (franz. Westafrika besitzt eine eigene Geld- und Notenprägung) unterstreichen den Handelscharakter der Stadt.

Durch seine vorgeschobene Stellung im Westen des afrikanischen Weltteils am Kap Verde, ist Dakar das

Sprungbrett für den Flugverkehr über die drei Erdteile Europa, Afrika, Südamerika geworden. Die „Air-France“ unterhielt zur Vorkriegszeit vom Mutterland aus wöchentlich zwei Flugkurse nach Südamerika, die in Dakar von der Küstenlinie abzweigten, um den freien Ozean zu gewinnen. Die Fortsetzung der „Air-France“-Linie wurde über Dakar hinaus nach Kapstadt mit einem Kurs hin und zurück wöchentlich einmal bedient. Ein weiterer Kurs flog wöchentlich nach der Elfenbeinküste und einer zog sich in das Innere des Landes bis Bamako. Dakar besitzt so einen Land- und einen Wasserflughafen, wovon der erstere durch seine moderne Anlage einen weitverbreiteten, erstklassigen Ruf genießt. Als Konkurrenzfluglinie unterhielt die „Deutsche Lufthansa“ über die englische Kolonialstadt Bathurst (zweihundert Kilometer südlich von Dakar) einen Kurs nach Südamerika.

Die Bahnen in das Innere des Landes sind schmalspurig und werden mit Dampf betrieben. Die wichtigsten Linien verbinden Dakar mit St. Louis und mit Bamako. In diesem letzteren Ort findet die Bahn den Anschluß an die Nigerschiffahrt und darüber hinaus mit den Autofurzen der „Trans-Saharienne“.

Durch die schwierigen Schiffsbedingungen im Mittelmeer und durch den Suezkanal ist der Hafen von Dakar wiederum in seiner Bedeutung gestiegen. Er genießt vor allem den Vorteil, daß selbst 40.000-Tonnen-Dampfer und Kriegsschiffe der „Dunquerque“- und der „Straßbourg“-Klasse direkt am Quai anlegen können. Für die Schifffahrt ist Dakar auf ihren Kursen nach Südamerika und um das Kap der guten Hoffnung eine wichtige Station zur Aufnahme von Öl, Kohle und Lebensmitteln. Demnach ist die Stadt sowie die Insel Gorée ihrer Bedeutung gemäß

sehr stark befestigt.

Dakar zeigt stark den Einschlag der weißen Kolonisation und ihren kulturellen Schöpfungen. So sind die politischen Vorrechte, die die schwarze Bevölkerung Senegals (als Mutterkolonie, der Kern französisch Westafrikas) genießt, in Dakar sehr stark ausgeprägt. Mit den drei weiteren Senegalgemeinden St. Louis, Gorée, Rufisque besitzt die negerbevölkerung das französische Bürgerrecht und somit auch das Wahlrecht in die französische Kammer. Eine Reihe Spitäler, wie das große Kolonialspital mit einer besonderen Maternité, eine Poliklinik, eine Medizinschule für Schwarze, ein Pasteurinstitut zur Erforschung tropischer Krankheiten, ein Spital für Europäer, sind Schöpfungen Frankreichs. Das Gericht und der Appellationshof für Europäer und Schwarze sind getrennt. Die Schulen sind von der katholischen Mission in Betrieb gesetzt worden und werden von ihr betreut; ein neue Kathedrale ist vor vier Jahren eingeweiht worden.

Die Schweiz besitzt in Dakar ein Konsulat, unterhält hingegen nicht bedeutende Handelsbeziehungen, da sie als Exportland billiger Massenartikel als Handelsprodukt für die schwarze Bevölkerung nicht in Frage kommt. Hs. Studi.

„Mir ging er auf die Nerven!“

Humoreske von E. Hering

Man fand ihn interessant. Sogar hochinteressant. Er lief herum mit vergrübelter und zerwürfelter Stirne unter einem breitrandigen, schwarzen Hut. Man sah es ihm auf fünfundsiebenzig Schritte an, daß er riesig viel in Tinte und Papier machte. Wenn er sich herabließ, mit einem gewöhnlichen Sterblichen ein paar Worte zu wechseln, kam man sofort darauf, daß

er ein Mensch war, der durch lange Jahre sein eigenes Ich studiert und jeder seiner seelischen Äußerungen bis in die tiefsten Tiefen der Psyche nachgegrübelt und nachgeklügelt hatte. Er verglich sich gerne mit einem Fruchtbaume, dem täglich frische Edelreiser aufgesproßt werden.

Unter uns gesagt: Mir ging er auf die Nerven! Nicht, weil