

Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

Band: 2 (1947)

Heft: 4

Artikel: Marokko in der Nachkriegszeit

Kurzfassung: Le Maroc d'après-guerre

Autor: Suter, Karl

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32478>

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: 06.10.2024

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

Fabriken liegen längs der Küste des südlichen Stadtviertels. Welche Bedeutung die Fischverarbeitung für Safi in verhältnismäßig kurzer Zeit erlangt hat, ermißt man aus der Tatsache, daß es im Jahre 1934 nur drei Fabriken besaß. Safi ist im Jahre 1946 sogar zum ersten Sardinienhafen der Welt emporgerückt. Gegenwärtig bestehen in ganz Marokko 129 Unternehmen, die zum Einsalzen und Räuchern, und 50, die zur Konservenherstellung eingerichtet sind. Davon liegen die meisten, von Safi abgesehen, in Casablanca und Fedala. Alle Konservenfabriken zusammen stellten im Jahre 1945 fast eine halbe Million Büchsen her und 1946 rund 800000.

In Marokko ist dank der seit Jahren anhaltenden regen Bautätigkeit die Zementindustrie wichtig geworden, ferner die Korkindustrie. Der Kork wird nicht mehr wie noch vor wenigen Jahren nur in rohem Zustand ausgeführt, sondern häufig vorher im Lande selber veredelt und dann auf den Weltmarkt gebracht. Die Korkeiche gedeiht in Marokko, namentlich im Walde von Mamora, der im Osten von Rabat liegt, ausgezeichnet. Sie liefert, von ihrer ersten, zwischen ihrem 20. und 30. Lebensjahr fälligen Ernte abgesehen, immer einen Kork von außerordentlicher Güte. Er ist weich, biegsam, sauber und von schöner Farbe und eignet sich bestens zur Herstellung von Zapfen, Korksohlen, Isolierplatten, Tropenhelmen und Korkteppichen. Er ist deshalb sehr gesucht. Seine Produktion nimmt ständig zu, steht aber zurzeit noch weit hinter jener an Kork minderer Qualität zurück (1945 5000 t gegenüber 20000 t). — Auch die chemische Industrie hat Einzug gehalten. Sie fabriziert hauptsächlich Seifen und Kerzen.

Die Industrialisierung Marokkos wird im Maße, wie sich seine Landwirtschaft, sein Bergbau und seine Kraftwerke entwickeln, weiter zunehmen. Bereits bestehen einige, in den letzten zwölf Jahren gebaute Kraftwerke mit bedeutenden Stauanlagen, so zwei am Oum er Rebia, drei am Sebou, eines, das noch nicht voll betriebsfähig ist, bei Imfout usw. In den nächsten drei Jahren wird mit dem Bau weiterer Kraftwerke begonnen werden, so mit jenem am Oued El Abid, für das ein Stausee von 33 km² Fläche und einem Wasserfangungsvermögen von einer Milliarde Kubikmeter geplant ist. Die Stauwerke sollen nicht nur die Städte und Dörfer, im besondern auch die Industrie, mit Strom versorgen, sondern gleichzeitig noch, was ebenso wichtig ist, zur Bewässerung ausgedehnter Gebiete dienen. Diese Doppelaufgabe ist für die Kraftanlagen Marokkos besonders charakteristisch.

Die Franzosen haben in ihrem Protektorat bereits ein beachtenswertes Werk vollbracht. Dessen wird man sich besonders bewußt, wenn man noch ihre Leistungen auf anderen Gebieten mitberücksichtigt. So hat sich zum Beispiel auch das Verkehrsnetz gewaltig entwickelt. Marokko besitzt seit 1938 mehr als 8100 km Straßen, worunter fast 5000 km asphaltierte, breite Hauptstraßen, und mehr als 33000 km fahrbare Pisten und Militärstraßen. Dazu kommt noch ein Eisenbahnnetz von 1700 km.

LE MAROC D'APRÈS - GUERRE

L'étude traite du développement économique du Maroc. Des efforts remarquables sont faits dans le secteur agricole par la fondation d'entreprises collectives, organisées par le «Secteur de modernisation du paysannat». L'industrie s'intensifie, de même que la pêche (aux sardines avant tout) sur la côte ouest surtout, et les mines de phosphates commencent à prendre de l'importance. La ville de Casablanca, ainsi que d'autres encore, se trouvent en plein essor.

IL MAROCCO NELLA DOPOGUERRA

Lo studio tratta dello sviluppo economico del Marocco. Sforzi notevoli sono stati fatti nel campo agricolo, soprattutto con la fondazione dell'impresa collettiva organizzata dal «Secteur de modernisation du paysannat». L'industria è in sviluppo, la pesca (delle sardine) s'intensifica specialmente lungo la costa occidentale. Le miniere di fosfato assumono inoltre un'importanza maggiore. Riguardo alla popolazione e all'ubicazione delle case, Casablanca e altre città sono pure in pieno sviluppo.