



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die kongolesischen Dampfverkehrswege

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

benutzt werden ſollte, wie einſt der Bundestag zu Frankfurt, auch ſo enden könnte wie dieſer. Die Friedensbürgſchaften der Gegenwart liegen gar nicht in Friedenskongreſſen und Friedensagitationen ſelbſtgefälliger Schönredner, ſondern vor allem in den Volkshereen der allgemeinen Wehrpflicht, die keine Regierung der Welt jemals in Bewegung ſetzen wird außer in Fällen, in denen es ſich wirklich um die Lebensinterereſſen des Staates handelt. In Deutſchland, das die Segnungen der allgemeinen Wehrpflicht am längſten empfunden hat, iſt dieſer Friedensgedanke am innigſten ausgeprägt, und ſeine drei Kaiſer waren darum Friedenskaiſer. Für Exiſtenzfragen, zu denen auch die ſich in der Gegenwart vorbereitenden Fragen der Weltpolitik gehören, wird man das Volk in Waffen einſetzen, bei allen andern Streitigkeiten, um derentwillen man in frühern Jahrhunderten Mietlingsheere kämpfen ließ, wird man friedliche diplomatiſche Mittel, unter Umſtänden auch Schiedsgerichte, anwenden. Dazu bedarf es gar keiner Agitation der Friedensapostel, unter denen ſich ſogar auffällig viele Leute befinden, die von jeher hinter ihrer Friedensmaſke eine unverkennbare Feindſeligkeit gegen das deutſche Kaiſerreich zu verbergen ſuchten. Die Berechtigung dieſer mit großen Mitteln arbeitenden Männer — und Damen — zu ihrem Tun iſt nicht weit her, ſie haben ſie ſich ſelbſt verlieh'n und ſuchen andern ihre Ideen aufzudrängen. Dieſer Mangel an jeder Legitimation iſt den Herren auch auf der interparlamentariſchen Konferenz in London zum Bewußtſein gekommen, wo ſie beſchloſſen haben, ſich künftig von den einzelnen Parlamenten daheim förmlich wählen zu laſſen. Sie verhandelten auch ſchon über den Wahlmodus und dergleichen. Hoffentlich gibt der deutſche Reichstag, wenn das dreifte Unſinnen einer ſolchen Wahl an ihn herantreten ſollte, die einzig würdige Antwort durch Übergang zur Tagesordnung. Er kann die ihm in der Reichsverfaſſung überwieſene Aufgabe, in Vereinbarung mit der kaiſerlichen Regierung und dem Bundesrat für die Verteidigung des Reichs zu ſorgen, auch nicht zum kleinſten Teil einer andern Körperſchaft übertragen, nenne ſie ſich auch ſo hochtrabend wie möglich.



Die kongoleſiſchen Dampfverkehrswege



ie Zuſammenkunft des Kaiſers mit dem Könige der Belgier in Karlsruhe hat die Aufmerkſamkeit aufs neue auf die Verhältniſſe des Kongostaates gelenkt. Die britiſche Abſicht, eine zweite internationale Kongokonferenz zu veranſtalten und durch dieſe die angeblihen Mißſtände prüfen zu laſſen, muß als geſcheitert gelten, nachdem die verſchiednen Mächte, bei denen man von London aus angefragt hatte, es in mehr oder minder verbindlicher Form abgelehnt haben, ſich irgendwie einzumifchen. Der Kongostaat hat nunmehr die Ehrenpflicht, der Welt zu zeigen,

daß die von ihm geplanten Reformen und erlassenen Dekrete wirklich ausgeführt werden. Allen Anscheine nach ist er auch bestrebt, seinen guten Willen durch die Tat zu beweisen.

Einer der hauptsächlichsten Vorwürfe lag in der Behauptung, daß der Kongostaat in übermäßiger Weise die Eingebornen durch Heranziehung zu Trägerdiensten belaste, die bekanntlich auch in unsern Schutzgebieten noch eine große Rolle spielen. Um die Trägerdienste möglichst einzuschränken, hat der Kongostaat darum eine Verkehrspolitik in konsequenter Weise durchgeführt, die augenblicklich schon bis auf eine Entfernung von ungefähr 2400 Kilometern von der Küste bis ins Innere des Landes die Dampfverkehrsmittel an die Stelle der Menschen setzt. Der Kongo ist für Dampfschiffe benutzbar vom Meere bis Matadi, von Leopoldville bis zu den berühmten Fällen bei Stanleyville, von Pontherville bis Kindu und von Buli bis zum neunten südlichen Breitengrade. Die Zwischenglieder von Matadi bis Leopoldville sowie von Stanleyville nach Pontherville sind durch Eisenbahnen von einem Meter Spurweite gebildet. Die zuletzt genannte Strecke ist am 1. September dieses Jahres dem Verkehr übergeben worden. Es fehlt noch das Stück von Kindu bis Buli.

Für Deutsch-Ostafrika ist es von großer Bedeutung, daß die Eisenbahn von Kindu bis Buli mit einer Anschlußstrecke von Buli nach Ribanga am Tanganikasee voraussichtlich in den nächsten fünf Jahren fertiggestellt sein wird, da wir dann nicht mehr ausschließlich auf die englisch-ostafrikanische Bahn für unsre Hinterlandtransporte angewiesen sein werden und auch für unsre spätere Zentralbahn einen guten Anschluß finden.

Beim Bahnbau ist große Rücksicht auf die zu den Arbeiten verwandten Eingebornen genommen worden. Sie erhielten außer Wohnung, Nahrung, Kleidung und Decken einen nach ihrer professionellen Geschicklichkeit abgestuften Lohn, wurden täglich nie mehr als acht und eine halbe Stunde beschäftigt und wiesen, wie die zugeteilten Ärzte festgestellt haben, immer gute gesundheitliche Zustände auf. Die dort gemachten Erfahrungen könnten deshalb von uns bei den zukünftigen deutsch-afrikanischen Bahnbauten verwertet werden, da bei den Bahnbauten anderer Nationen in Afrika die Arbeiterfrage immer eine unsagbar traurige gewesen ist. So erreichte zum Beispiel die Sterblichkeit der bei der britisch-ostafrikanischen Bahn beschäftigten indischen Arbeiter die furchtbare Höhe von 29 Prozent. Fremde Arbeiter wird man demnach, auch wenn sie unzweifelhaft geschickter sind, in Afrika nicht wieder heranziehen können, sondern man wird sich, wie es die Kongobahn-Gesellschaft getan hat, mit den einheimischen Kräften begnügen, die an das Klima gewöhnt sind und bei menschenfreundlicher Behandlung nicht durch die Arbeit dezimiert werden.

Die obengenannte große Verkehrsstrecke ist hauptsächlich dazu bestimmt, das an Mineralien, besonders an Kupfer und Gold sehr reiche Katanga aufzuschließen, das etwa 600 Kilometer südlich von Buli beginnt. In Stanleyville soll sich dann später eine ungefähr 1100 Kilometer lange Strecke nach Mahagi

am Albertsee abzweigen, für die aber zurzeit infolge des gespannten Verhältnisses mit England wenig Interesse besteht. Später dürfte allerdings Mahagi wegen der Nähe der Kap-Kairobahn von großer Bedeutung werden.

Die Inhaberin der kongolefischen Konzession ist die Compagnie des chemins de fer du Congo aux Grands Lacs africains. Die Finanzierung geschah in ähnlicher Weise wie bei den großen Pacificbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Kanada durch bedeutende Landkonzessionen. Der Kongostaat gewährte für je 25 Millionen Kapital je 4 Millionen Hektar Land. Außerdem erhielt die Gesellschaft eine Zinsgarantie von 4 Prozent, die in Wirklichkeit aber keine Rolle spielt, da sich schon im Jahre 1903 die Zinsgarantie nur auf 225846,41 Franken belief, während sich die Forderungen des Kongostaates auf 271531,34 Franken stellten, also jene um ein bedeutendes übertrafen. Dieses Verhältnis ist seitdem dasselbe geblieben.

Der Staat führt die Vorarbeiten aus, setzt die Richtungen fest, stellt den Unterbau her, errichtet die Gebäude, Bahnhöfe, Depots und baut die Zufahrtswege, alles für Rechnung der Gesellschaft, die ihm das gesamte Material frei Bord Antwerpen liefert. Die eigentliche Tätigkeit der Gesellschaft beginnt erst mit der Betriebseröffnung. Es ist nun für alle, die sich für koloniale Bahnbauten interessieren, außerordentlich lehrreich, zu sehen, wie der Kongostaat diese Aufgabe erfüllt. Hierfür gibt die vor kurzem erschienene amtliche Denkschrift: *Le chemin de fer du Congo supérieur* (Bruxelles, Imprimerie des Travaux publics, 1906) beherzigenswerte Ratsschlüsse. Die am 1. September fertig gestellte Strecke von Stanleyville nach Ponthierville beginnt in einer Entfernung von 2000 Kilometern von dem nächsten Seehafen Matadi. Hiervon entfallen 400 Kilometer auf die Eisenbahn von Matadi bis Leopoldville und 1600 Kilometer von Leopoldville bis Stanleyville auf den Wasserweg. Sämtliches Material mußte darum zweimal umgeladen werden, ehe es seinen Bestimmungsort Stanleyville erreichte. Für den Flußtransport hatte die Regierung außer dem schon bestehenden Dampfer noch zwei Spezialdampfer von je 500 Tönnen Tragfähigkeit bauen lassen und in Betrieb gesetzt. Da die Dampfer erst in Leopoldville zusammengesetzt werden konnten, ist ihre verhältnismäßig schnelle Inbetriebstellung bewundernswert. Der erste dieser beiden Dampfer, *Kintambo*, wurde von Antwerpen im Juni 1903 expediert und machte seine erste Reise im Juli 1904; der andre, *Segetini*, wurde im November 1903 expediert und im Januar 1905 in Dienst gestellt. Beide Dampfer haben zufriedenstellende Resultate geliefert. Die mittlere Reisedauer von Leopoldville nach Stanleyville beträgt stromauf 22 Tage und stromab 12 Tage, was für beide Dampfer zusammengerechnet eine jährliche Transportleistungsfähigkeit von 3000 bis 4000 Tonnen in jeder Richtung ergibt. Die Transportkosten betragen 120 Franken für die Tonne und für die ganze Strecke von Matadi bis Leopoldville. Da die Fracht von Antwerpen bis Matadi 34 bis 44 Franken und die Versicherungs- und Umladefkosten 12 Franken betragen, so kommt der Trans-

port einer Tonne von Antwerpen bis Stanleyville auf 250 bis 260 Franken zu stehen.

Die Strecke von Stanleyville bis Ponthierville ist 127 Kilometer lang und folgt im allgemeinen der Sehne des Kongobogens an dieser Stelle. Es waren ziemlich bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden, da Urwald durchquert und tiefe Einschnitte der Zuflüsse des Kongo überbrückt werden mußten. Die Bahn beginnt bei Stanleyville in einer Meereshöhe von 428 Metern, erhebt sich bis zu 538 Meter und senkt sich dann wieder nach Ponthierville, das 470 Meter hoch liegt. Das Terrain bestand größtenteils aus Alluvialboden, sodaß es an sich leicht zu bearbeiten war, aber der Urwald verursachte sehr bedeutende Mühe, da es mit Rücksicht auf die Trockenheit des Bahndammes und die Sicherheit der Züge und der Telephondrähte gegen Baumstürze notwendig war, den Wald in einer sehr breiten Fläche auszuroden. Bei den Arbeiten standen die Eingebornen in Gruppen von je zwanzig bis dreißig unter einem Vorarbeiter oder Nyampara und zu je hundert unter dem Befehl eines europäischen Ingenieurs. Von den zehn Brücken wurden nur drei aus Stahl, die andern dagegen aus Holz hergestellt. Das Material zu den Schwellen lieferte eine kongolefische Zedernart, die dort Bombali genannt wird.

Durch den Bahnbau sind auch verschiedene Industrien ins Leben gerufen worden. Es wäre bequemer und jedenfalls mit Rücksicht auf die schnellste Lieferung vorteilhafter gewesen, das Material ohne Ausnahme aus Europa kommen zu lassen, aber der Kongostaat hat es in Erfüllung der erzieherischen Mission, die er übernommen hat, für richtig gehalten, die natürlichen Hilfsmittel des Landes möglichst auszunutzen und durch Errichtung von industriellen Betrieben eingeborne Handwerker und Industriearbeiter heranzubilden. Insbesondere bot hierfür die Bearbeitung des Holzes ein reiches Feld der Tätigkeit. In Dampfsägewerken, Tischlerwerkstätten und auf Zimmerplätzen haben sich die Eingebornen unter europäischer Leitung zu brauchbaren Arbeitern entwickelt. Der Bau der Gebäude gab den Anlaß zur Schaffung von Kalköfen und Ziegeleien. Für die spätere Entwicklung der kongolefischen Städte, hauptsächlich Stanleyvilles, wird dieser jetzt herangezogene Stamm gelernter Bauhandwerker jedenfalls noch von großer Bedeutung sein.

Die Zahl der Arbeiter betrug bei Beginn des Baues am 31. Januar 1903 im ganzen 1157 Personen, ist jetzt bis auf 4058 gestiegen und wird sich auf 5000 vermehren, sobald die Linie von Kindu bis Buli begonnen werden wird. Man war gezwungen, mit einer verhältnismäßig geringen Zahl von Arbeitern anzufangen, weil man weder mehr unterbringen noch verpflegen konnte, und weil die Mangelhaftigkeit der lokalen Hilfsquellen, die große Entfernung der Küste und die Schwierigkeit der Transporte den Bau der Arbeiterwohnstätten ungemein verzögerten. Sodann forderte es wieder geraume Zeit, bis die neuen Arbeiter die nötige Übung erlangt hatten, sodaß ihre Leistungen lange unter den jetzigen Normalleistungen blieben. Um so bewundernswerter ist es, daß

der Bau in drei Jahren fertig geworden ist. Die Kosten stellen sich auf ungefähr 80000 Franken für den Kilometer.

Der Betrieb der Bahn hat mit zwei Zügen wöchentlich begonnen, die zugleich Personen und Waren befördern, und soll im Verhältnis zum eintretenden Verkehr unter Umständen gesteigert werden. Die Schnelligkeit der Züge beträgt 20 Kilometer in der Stunde. Die Personentarife sollen 60 Centimes für den Kilometer in der ersten Wagenklasse und 5 Centimes in der zweiten Klasse nicht übersteigen. Die Warentarife sollen für alle Waren, mit Ausnahme von notwendigen Nahrungsmitteln, nicht höher als 1 Franken 30 Centimes für die Tonne und den Kilometer beim Verkehr in der Richtung stromauf und 10 bis 55 Centimes stromab betragen. Diese Tarife sollen alle zehn Jahre revidiert werden.

In der nächsten Zukunft wird die schiffbare Strecke von Ponthierville bis Kindu zur Sicherung des Verkehrs größerer Dampfer korrigiert werden. Sie ist ungefähr 315 Kilometer lang. Ihre Breite schwankt sehr: an einigen Punkten zieht sie sich auf 600 Meter zusammen, ohne Inseln aufzuweisen, aber im allgemeinen zeigt sie solche in Menge und beträgt dann oft mehr als 2000 Meter. Der höchste und der tiefste Wasserstand differieren im allgemeinen um $2\frac{1}{2}$ Meter im Jahre. Deshalb müssen alle Felsen, die bei niedrigem Wasserstande die Durchfahrt der Dampfer hemmen würden, durch Sprengen beseitigt werden. Ferner sind einige Sandbänke fortzubaggern. Ein Teil dieser Arbeiten ist schon ausgeführt worden, sodaß zwei Dampfer von je 30 Tonnen Tragfähigkeit die Strecke schon befahren. Die neuen Dampfer sollen je 100 Tonnen Tragfähigkeit haben, da die Erhöhung der Tonnage in sehr starkem Verhältnis die Transportkosten vermindert. Die in Kindu beginnende Bahnlinie nach Buli wird ungefähr 320 Kilometer lang sein. Von Buli stromaufwärts kann dann noch für große Dampfer eine Strecke von 600 Kilometern schiffbar gemacht werden, die im Norden der Landschaft Katanga endigt und hier in die letzte Eisenbahnstrecke, die aber nicht von der obenerwähnten, sondern von einer speziell für diesen Zweck gebildeten Gesellschaft gebaut werden wird.

Das System der miteinander abwechselnden vier Bahn- und drei Flußstrecken, wodurch ein so häufiges Umladen der Güter bedingt ist, scheint auf den ersten Blick wenig zweckmäßig zu sein, aber es wird dadurch erreicht, daß der Kongo, so weit es angeht, für die Transporte ausgenutzt wird. Da nun der Flußtransport viel billiger ist als der Eisenbahntransport, da ferner die Korrektion des schiffbaren Kongo bedeutend weniger Kosten verursacht als der Bau einer Bahn, und da schließlich die Unterhaltungskosten für die korrigierten Flußstrecken niedriger sind als die der Bahnen, so mußte schon aus finanziellen Gründen dieses System gewählt werden. Sollte sich später der Verkehr so entwickeln, daß eine durchgehende Eisenbahn rentabel wird, so ist es immer noch möglich, die jetzigen Teilstrecken durch Verbindungsstücke, die parallel zu dem Flusse laufen, zusammenzufügen, wie die Engländer es zum Beispiel bei ihren Nilbahnen auch getan haben.

Jedenfalls liefert der Kongostaat mit der Verwirklichung seiner weit-schauenden Verkehrspolitik ein Muster für alle andern Kolonialstaaten in Afrika. Daß die Engländer, die vor der Kongokonferenz des Jahres 1884 durch einen Vertrag mit Portugal die freie Schifffahrt auf dem untern Kongo vernichtet hatten, dann aber dem Kongostaate freie Hand lassen mußten, jetzt über die glänzende Lösung der Kongoverkehrsfrage nicht erfreut sind, ist vielleicht zu begreifen. Für uns aber ergibt sich die natürliche Schlussfolgerung, die Bismarcksche Politik auch an diesem Punkte der Welt fortzusetzen und dem uns benachbarten Kongostaat ein gedeihliches Fortschreiten auf dem Wege der von ihm eingeschlagenen Verkehrspolitik zu wünschen.



Vor vierzig Jahren

Erinnerungen von Otto Kaemmel

1. In Göttingen



In diesem Jahre 1906 ist schon oft genug von 1806 die Rede gewesen, von der Schlacht bei Sena, dem Rheinbunde, der Auflösung des heiligen römischen Reichs deutscher Nation, von einem Jahre des Unglücks und der Schmach, und man tut wohl, sich daran zu erinnern. Aber sechzig Jahre nach 1806 folgte auf Sena Königgrätz, auf den Rheinbund die Begründung des Norddeutschen Bundes, der sich vier Jahre später zum Deutschen Reiche ausgestaltete. Auch daran ziemt es sich, in diesem Jahre zu denken, nicht nur an seine Erfolge, sondern auch an das, was damals so blutige und gewaltsame Entscheidungen nötig machte, an die alten und neuen Gegensätze, an den verblendeten Haß und den trotzigen Eigensinn, an alles das, was damals einem guten Teile der Nation den Weg zur Neugestaltung des Vaterlandes versperrte und den Bruderkrieg unvermeidlich machte.

Ich hatte zu Pfingsten 1865 nach längerer Pause Hamburg, wo ich damals Verwandte hatte, und zum erstenmale Kiel besucht und dabei so manche interessante Einblicke getan in das wogende Leben der stolzen, selbstzufriednen Welthandelsstadt, die damals und noch lange danach durch eine Zollgrenze vom deutschen Binnenlande geschieden war und ihre Flagge mit den drei weißen Türmen im roten Felde auf allen Meeren flattern ließ; ich hatte in der herrlichen Fährde von Kiel den Kern der kleinen preussischen Flotte vor Anker liegen sehen, denn soeben war die preussische Marinestation von Danzig nach Kiel verlegt und damit tatsächlich von dem künftigen Kriegshafen Besitz ergriffen worden; ich hatte dort die schleswig-holsteinische „Interimsflagge“ — blau-weiß-rot mit einem gelben Viereck in der obern Ecke an der