



Die Stanley-Fälle.

Vordringen gegen Osten und Süden.

Mit dem Eintreffen der Lokomotive in Stanleyville begann die Regierung das Studium der Erbauung neuer Schienenwege, welche Stanleyville als Ausgangspunkt haben sollten.

Stanleyville ist tatsächlich der letzte Flußhafen, welchen die großen Dampfer des oberen Kongos von Leopoldville erreichen können, und zwar bis an den Beginn einer Reihe von Katarakten — den Stanleyfalls —, welche den Durchgang von Dampfern bis Ponthierville verbieten. Durch seine geographische Lage ist Stanleyville zum Ausgangspunkt aller Linien sowohl nach Süden als auch nach Nordosten bestimmt, und diese letztere Richtung war es, welcher zuerst die Regierung ihre Aufmerksamkeit zuwandte.

Die Verbindung mit den an den Nil grenzenden Landesteilen schien der Regierung zu dieser Zeit besonders wichtig. Im Jahre 1899 begann sie die Vorstudien eines Bahnprojektes zwischen Stanleyville und Mahagi, als einzigen Weges, um

nach dem Albertsee zu gelangen. Wir wollen nicht näher auf die sehr großen Schwierigkeiten eingehen, auf welche die mit der Planaufnahme beauftragten Ingenieure stießen, sowohl wegen Mangel an Landeskenntnis als auch wegen der Beschaffenheit des Landes selbst, welches sehr bewaldet und sehr gebirgig ist.

Es genüge der Hinweis, daß, so energisch die Arbeiten durch den Ingenieur Adam, welcher mit der Oberleitung betraut war, betrieben wurden, dieselben mehr als drei Jahre unausgesetzter, mühevoller Tätigkeit erforderten und erst im Oktober 1902 beendet wurden. Im großen und ganzen sieht das Projekt einen Schienenstrang vor, welcher über Bafwaboli, Mawambi und Irumu laufend Magahi am Albertsee erreicht und folgende Strecken enthält:

Stanleyville—rechtes Ufer—Bafwaboli	133 km,
Bafwaboli—Mawambi	366 „
Mawambi—Irumu	263 „
Irumu—Mahagi	358 „
	<hr/>
	Total 1120 km.

Die Entfernung von Irumu nach Mahagi erscheint im Vergleich mit den anderen Abschnitten der Tracen sehr bedeutend und ist auf die zahlreichen Windungen zurückzuführen, welche die zukünftige Bahn, die im Westen den Albertsee begrenzt, infolge des zerklüfteten und hoch aufsteigenden Terrains aufweist. Bevor noch die Vorstudien beendet waren, hatte der Staat Unterhandlungen angeknüpft, um der Privatinitiative Gelegenheit zu geben, eine Rolle im Bau und Betrieb der neu vorgesehenen Linien zu spielen. Am 4. Januar 1903 erteilte er der zu diesem Zweck gegründeten „Compagnie des Chemins de fer du Congo aux Grands Lacs Africains“ die Konzession für zwei Linien, von denen die eine den Kongo mit dem Albertsee, die andere den Lualaba mit dem Tanganikasee verbinden sollen. Ohne näher auf die Einzelheiten dieser Konvention einzugehen, genüge es, den Finanzplan anzudeuten.

Die Regierung übernimmt die Vorstudien, setzt die Tracierung fest, erbaut den Oberbau der Linie, die Gebäulichkeiten, Bahnhöfe, Depots usw. für Rechnung der Kompagnie, welche ihr nach Antwerpen die Schienen und das Bedarfsmaterial, die Eisenkonstruktionen, das nötige Zug- und rollende Material liefert und ihr entsprechend dem Fortschreiten der Arbeiten den Selbstkostenpreis der hergestellten Arbeiten vergütet.

Die aktive Rolle der Kompagnie wird erst mit dem Betrieb der Bahn selbst beginnen, deren Unterhalt sie dann allein übernimmt. Da dieser Betrieb gewisse Verluste bringen kann, garantiert der Staat dem engagierten Kapital ein Zinsminimum von 4 $\frac{0}{0}$, außerdem hat er der Kompagnie Domanialterritorien verliehen von je 4 000 000 ha für je 25 000 000 Frs. gezeichnetes Kapital. Diese Territorien bewirtschaftet der Staat für die Kompagnie unter Teilung des Gewinnes und der Nettoertrag kommt in Abzug von der bewilligten Garantie.

Das Vorstudium der Linie Kongo—Nil war gerade beendet und die nötigen Dispositionen getroffen, um den ersten Abschnitt Stanleyville—Bafwaboli in Angriff zu nehmen, als neue Erwägungen das sofortige Vordringen nach Süden für viel wichtiger erscheinen ließen.

Das erste Projekt wurde daher verschoben und alle Anstrengungen richteten sich auf die Herstellung einer Dampferverbindung zwischen Stanleyville und dem Katanga.

Es schien selbstverständlich, zu diesem Zweck den großen schiffbaren Weg, welchen der Kongo-Lualaba bietet, zu benutzen, um dann durch Schienenstränge die beiden durch Stromschnellen durchschnittenen Flußteile (die eine zwischen Stanleyville und Ponthierville, die andere zwischen Kindu und Buli) zu umgehen. Diese Lösung bedeutet einen Gewinn an Zeit bei der Herstellung der Transportwege und vermindert die Kosten bedeutend. Andererseits sind die laufenden Unterhaltungsausgaben der Wasserwege kaum in Betracht zu ziehen gegenüber denen der Schienenwege. Endlich bleibt immer noch das Hilfsmittel, den Schienenstrang parallel mit dem Flusse zu verlängern, falls später der Verkehr derartig werden sollte, daß man genötigt wäre, die Umladungen zu vereinfachen.

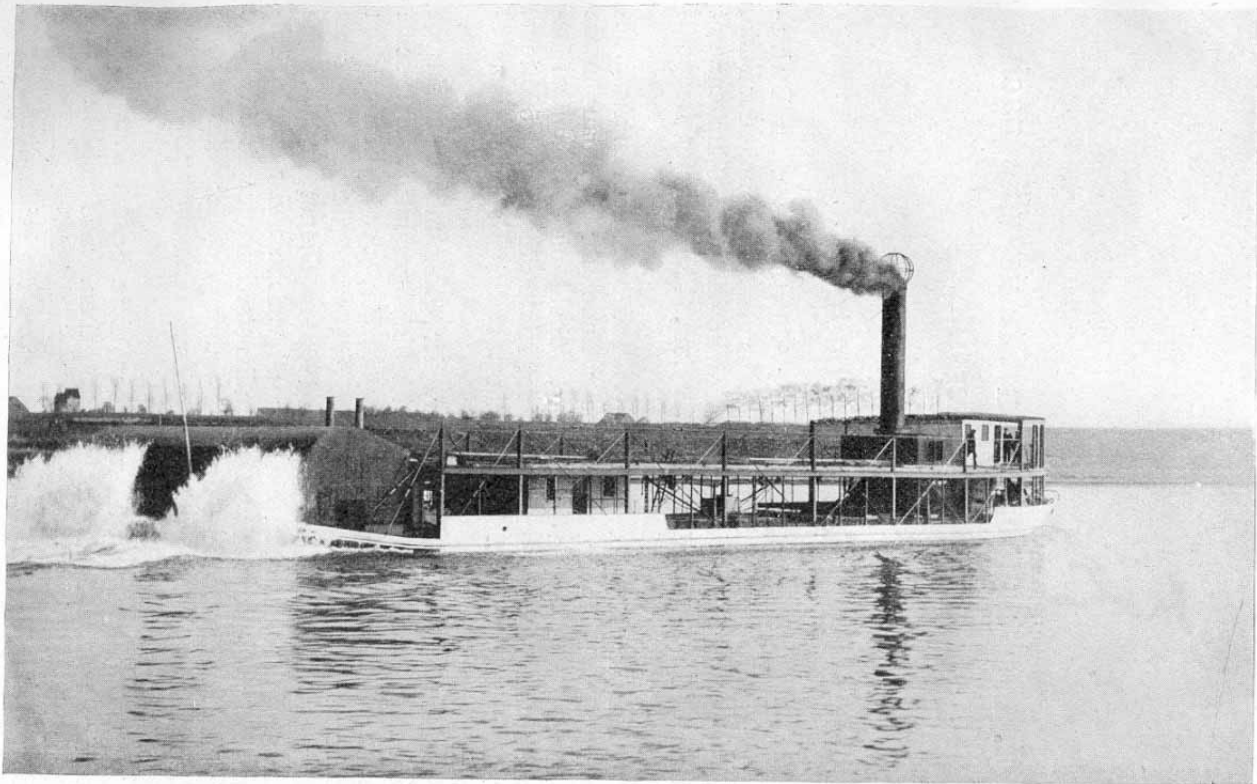
Dieses Projekt wurde also angenommen.

Die erste Strecke, welche eine Länge von 127 km hat, umgeht die Stanleyfalls, um in Ponthierville den Lualaba zu erreichen, welcher von hier aus bis Kindu (315 km) schiffbar ist.

Die zweite Strecke wird eine noch nicht genau gemessene Ausdehnung von etwa 300 bis 320 km haben. Oberhalb der Stromschnellen — genannt die Höllentore — erreicht sie den letzten schiffbaren Teil des oberen Lualaba, welchen Dampfer auf einer Strecke von über 600 km lang befahren können, um den Norden des Katangas zu erreichen.

Von einem als geeignet gewählten Punkte auf dem oberen Lualaba wird eine dritte Bahn abgehen, welche bestimmt ist, die Minengegend mit dem Flusse zu verbinden.

Die Konvention mit der „Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grand Lacs“ wurde dahin ergänzt, daß derselben unter den gleichen Bedingungen wie bei den ersten Bahnen die Ausführung des neuen Projektes übertragen wurde, mit Ausnahme jedoch der dritten Linie vom oberen Lualaba nach dem Katanga, für deren Studium eine besondere Kompagnie gegründet wurde.



Ein Dampfer zu 500 Tonnen.