

### III. Die zweite Linie Kindu—Buli.

---

Seit mehreren Monaten ist ein Ingenieur mit der Erforschung der Linie Kindu—Buli, welche die als „Höllentore“ bezeichneten Fälle umgehen soll, beschäftigt. Er soll die Grundlagen zusammenstellen, um einen allgemeinen Arbeitsplan festzusetzen. Der Chefingenieur hielt es für angezeigt, auch selbst die Gegend zwischen Kindu und Buli zu durchstreifen, um sich persönlich über die Geländebeschaffenheit zu orientieren. Die mit dem definitiven Studium und dem Abstecken der Bahn beauftragte Arbeitsgruppe hat ihre Arbeit begonnen und ist man in Kindu, als dem Ausgangspunkt der Bahn, damit beschäftigt, die ersten Einrichtungen, wie Magazine und Barackenlager, herzustellen, ähnlich wie in Stanleyville.

Sobald der Streckenplan bis Ponthierville beendet ist, werden die Erdarbeiter von dort nach der zweiten Strecke transportiert und muß dieser Standortwechsel zurzeit beendet sein.

Die Erforschung des schiffbaren Teiles des oberen Lualaba. Man ist zurzeit damit beschäftigt, die Schiffbarkeit des oberen Lualaba von Buli bis zum Kisalesee zu erforschen und gedenkt man für diesen Teil analog wie zwischen Ponthierville—Kindu zu verfahren, so daß das Fortschreiten der Arbeiten nach dem Katanga ohne Unterbrechungen vor sich gehen wird.

## Schlussfolgerungen.

Die Eröffnung der Bahn Stanleyville—Ponthierville und der Schifffahrt Ponthierville—Kindu vermehrte im Kongostaat das Netz der Transportverbindungen per Dampf um 442 km.

Es ist dies nur ein Abschnitt des vom Staate groß angelegten Verbindungsplanes, dessen Ausführung er seit seinem Bestehen unermüdlich verfolgt. Dieser Abschnitt ist jedoch so wichtig, daß wir auf alle Schwierigkeiten, welche man zu überwinden hatte, näher eingehen wollen.

Zwei Hauptpunkte charakterisieren den Abschnitt, das Ziel selbst, dann die Mittel und Wege, es zu erreichen.

Der Endzweck entsprang nur den humanitären Gesichtspunkten des Staates.

Das einzige Transportmittel im Innern Afrikas abseits der großen Flüsse ist der Mensch selbst. Sowohl der das Land durchstreifende Reisende als der Händler mit seinen Waren oder die Verwaltung mit ihren Verpflegungsmitteln und Material müssen zu diesem Hilfsmittel — dem Lastragen durch Menschen, dieser härtesten und peinlichsten Arbeit, welche man den Eingeborenen auferlegen kann — greifen.

Die Unterdrückung dieser Trägerarbeit ist es, welche der Staat unausgesetzt verfolgt. Da ihm dieses überall zu erreichen von vornherein unmöglich ist, sucht er dieselbe auf jenen Strecken, wo sie am meisten zur Anwendung kommt oder kommen könnte, einzuschränken oder auszurotten. Die Verbindung nach dem Katanga erscheint in dieser Beziehung eine der wichtigsten, da mit seinen Erzlagern, seinem fruchtbaren Boden sowie dem gesunden Klima der Katanga in Kürze ein Mittelpunkt europäischer Tätigkeit in Afrika zu werden scheint. Die Schaffung eines Dampftransportweges zwischen dieser Gegend und dem Meer ist daher ein Akt sehr weiser Verwaltung, weil er eine Ausdehnung der Handelsbeziehungen herbeiführt und gleichzeitig verhindert, daß diese Verkehrssteigerung auf Kosten der Eingeborenen geschehe und diese ihren gewöhnlichen Arbeiten entzogen werden. Dank dieser Verbindung ist hier die schwere Arbeit des Lasttragens auf einer Strecke, die länger ist als der Weg Paris-

Brüssel, verschwunden, der früher als menschliches Lasttier schwerstes Gepäck auf den Straßen schleppende Eingeborene ist seinen Feldern und dem Bergbau wiedergegeben und es hat damit ein allgemeiner Aufschwung der Volksstämme begonnen.

Die Art und Weise wie der Staat die bedeutenden Hilfsmittel, Arbeit und Kapital, sich verschaffte und verwandte, dürften das allgemeine Interesse erregen.

Was die Arbeitskräfte anbelangt, so zog der Staat es vor, auf alle fremde Arbeitshilfe zu verzichten, um nicht die traurigen Erfahrungen der englischen südafrikanischen Kolonie neuerdings zu machen, wo die Sterblichkeit der Hinduarbeiter beim Bahnbau den enormen Satz von 29% betrug.

Man zog die Heranbildung von Eingeborenen, selbst auf Kosten eines schnellen Bahnbaues vor, da ihr Eingelebtsein eine große Wahrscheinlichkeit bot, daß sie die ungünstigen sanitären Verhältnisse, welche bedeutende Erdarbeiten in den Tropen nach sich ziehen, leichter ertragen würden.

Wir haben bereits die getroffenen sanitären Maßnahmen näher beschrieben und darauf hingewiesen, daß die Rekrutierung der Arbeiter nur allmählich vor sich ging, und zwar im Verhältnis der Fertigstellung der für Unterkunft und Verpflegung getroffenen Einrichtungen. Sofort bei Ankunft gepflegt, mit Decken für die Nacht versehen, wurden sie stamm- oder dorfweise auf die Arbeiten verteilt, nach Beendigung ihres 8½stündigen Arbeitstages fanden sie sich meist im Lager mit ihren Freunden oder ihren ebenfalls auf Kosten der Kompagnie verpflegten Frauen wieder zusammen. Die zwar schwankende, aber den Leistungen entsprechende Löhnung, die reichliche Nahrung und die gewissenhafte ärztliche Pflege, welche ihnen je nach Bedarf im Lager selbst oder im Spital zuteil wurde, setzten sie in bessere Existenzbedingungen, als die früheren in ihren Dörfern waren. Infolgedessen war der sanitäre Zustand und die allgemeine Gemütsstimmung jederzeit ganz ausgezeichnet.

Verschiedene Reisende, welche die Werkstätten besichtigten, haben dieses festgestellt, so u. a. der amerikanische Menschenfreund M. Geil, welcher schreibt:

„ . . . Ich habe die eingeborenen Arbeiter genau beobachtet und fand dieselben kräftig, gewandt und gut aussehend. Ein jeder trägt eine Medaille mit Nummer, was ein leichteres Wiederfinden desselben gestattet. Sie sind besser gekleidet als sonstige Eingeborene und scheinen mir glück-

lich, sehr zufrieden mit ihrem Arbeitgeber, mit ihrem Lohn und ihrer Arbeit zu sein. . . .“

Was die finanziellen Hilfskräfte anbelangt, so ist bekannt, daß Bau und Betrieb einer großen Bahn in neuen Regionen von zu fraglichem Erfolg sind, um Privatkapital nur auf die Aussicht auf Gewinn durch den Transport hin zu engagieren. Da der Bau derartiger Bahnen eigentliche Vorarbeiten der Kolonisation sind, so fällt die Schaffung derselben dem Staate zu. Die Privatinitiative kann dieselben nicht unternehmen, ohne besondere Vergünstigungen zu fordern. Auf diese Weise konnte man z. B. das nötige Kapital beibringen zur Erbauung der Canadian-Pacific, des Commonwealth in Australien u. a. m. Der Kongostaat folgte diesem Beispiel, und nur durch Verleihung ansgedehnter Landeskonzessionen konnte er durch Privatkapital den Bau der Katarakten-, der Mayumbé-, der oberen Kongo- und endlich der Katangabahn erreichen.

Hierdurch wird so recht der große Nutzen der Domänialpolitik erwiesen, welche man seit mehr denn 15 Jahren gegen ihre Widersacher verteidigen mußte.

Gegen Überlassung von 4 Millionen Hektar Land gelang es, ein Kapital von 25 Millionen Francs zu sichern. Es ist jedenfalls klug und gerecht, durch die Abtretung von Ländereien an Privatunternehmer der Zivilisation neue Wege zu weisen.

Wenn die herrenlosen Territorien nicht als Staatsdomäne errichtet und eifersüchtig gegen alle, welche nur den schnell gewinnbringenden Reichtum des Landes abschöpfen wollen, verteidigt worden wären, hätte die Regierung dem großen erforderlichen Kapital nicht genug Vorteile bieten können, und sie wäre nicht in der Lage gewesen, alle jene nach Verdienst zu belohnen, welche durch Kapitalzufuhr an der Erschließung der Kolonie sich beteiligten und der Allgemeinheit dadurch den größten Dienst erwiesen haben.

Ohne Domäne wären also diese Bahnen nicht gebaut worden und ohne Mittel hätte der Staat seine zivilisatorische Mission nicht erfüllen können, welche er dank den von der Domäne gelieferten Mitteln rastlos weiter verfolgt: Diese neue 2000 km von der Küste entfernte, im Herzen des tropischen Afrikas erbaute Linie liefert hierzu einen neuen Beweis. Den systematisch gegen ihn gerichteten Angriffen hält der Kongostaat nur eine, aber entscheidende Antwort entgegen: Tatsachen.

Über vorliegendes Werk schreibt Dr. W. Beumer in der bekannten Fachzeitschrift „Stahl und Eisen“ (Novemberheft):

Anlässlich der kürzlich erfolgten Fertigstellung der Bahn Stanleyville—Ponthierville im Herzen Afrikas hat die „Fédération pour la Défense des Intérêts Belges à l'Étranger“ die vorstehende Broschüre herausgegeben, die eine interessante Beschreibung eines tropischen Bahnbaues und der Ziele der Verkehrspolitik der Kongostaatsregierung bietet. Nachdem die Bahn von der Küstenstadt Matadi nach Léopoldville 1898 fertiggestellt und die Schifffahrt von da den Kongo aufwärts bis Stanleyville entwickelt war, handelte es sich weiter darum, von dieser Stadt aus nach Norden, Osten und Süden vorzudringen. Zur Erfüllung der Aufgabe wurde die „Compagnie des Chemins de fer du Congo aux Grands Lacs Africains“ gegründet und ihr die Konzessionen für die Verkehrswege mit Stanleyville als Ausgangspunkt übertragen. Wie schon bei anderen Bahnbauten überwies ihr der Staat für je 25 Millionen Francs Zeichnungskapital 4 Millionen Hektar Domanialland, dessen halber Ertrag der Gesellschaft zugute kommt, aber von der überdies vom Staate gewährten 5proz. Zinsgarantie in Abzug gebracht wird. Der Staat übernimmt die Bauausführung auf Rechnung der Gesellschaft, während diese das Material frei Antwerpen liefert und den Betrieb führt.

Die jetzt fertiggestellte Bahn Stanleyville—Ponthierville, die dem infolge der Stanleyfälle nicht schiffbaren Teile des Kongo-Lualaba nahezu parallel läuft, verlängert die Bahnstrecke Matadi—Léopoldville von 400 km und die schiffbare Stromstrecke Léopoldville—Stanleyville von 1600 km um weitere 442 km; an sie schließt sich wiederum eine schiffbare Stromstrecke des Lualaba, Ponthierville—Kindu, von 315 km an. Das Terrain hat wenig Schwierigkeiten geboten; nur der fast ununterbrochene Urwald machte mühevollte Lichtungsarbeiten notwendig. Die zahlreichen Nebenflüsse des Kongo-Lualaba haben 11 Brücken von einer Länge von 22 bis 64 m erfordert, die teils aus Holz, teils aus Eisen konstruiert sind. Die Schwellen sind wie alles notwendige Holz dem dortigen Walde entnommen. Die Regierung hat es sich überhaupt angelegen sein lassen, möglichst viel Material an Ort und Stelle zu gewinnen; es sind Steinbrüche und Kalkgruben, eine Dampfsägemühle, ein Kalkofen und eine Ziegelei entstanden. Die Arbeiten sind zumeist von Eingeborenen oder von den aus den Küstengebieten mitgebrachten Schwarzen unter der Leitung von Europäern ausgeführt worden; der Tagesverdienst der Arbeiter betrug 0,75 bis 0,80 Frs. und bestand in der Hauptsache in Naturalien. Die kilometrischen Kosten können noch nicht genau festgestellt werden, da die erheblichen Ausgaben der ersten Einrichtungen in Stanleyville auf alle Strecken verrechnet werden müssen. Man schätzt sie auf ungefähr 65 000 bis 80 000 Frs., wovon allein 12 000 Frs. auf die Fracht von Europa nach Afrika entfallen. Erwähnung verdient noch der Umstand, daß die Maschinen mit Holz geheizt werden.

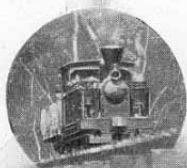
Für die 300 bis 320 km lange, zur Umgehung von Stromschnellen, der sog. „Portes d'Enfer“, erbaute Linie Kindu—Buli sind die Vorarbeiten im Gange. Mit 5000 Arbeitern soll der Bau bald begonnen werden. Von Buli aufwärts ist der Lualaba wiederum auf etwa 600 km schiffbar. Einer besonderen Gesellschaft ist es vorbehalten, den Weiterbau der Bahn nach Süden zu den Erzlagern des Katanga

vorzunehmen, während es der obengenannten Gesellschaft noch obliegt, von Stanleyville nach den Nilgegenden vorzudringen und eine Verbindung von Buli mit dem Tanganikasee und dadurch mit Deutschostafrika herzustellen.

Wir Deutsche können aus dieser zielbewußten Eisenbahnpolitik Belgiens in seinen Kolonien viel lernen; um so mehr empfehlen wir die mit einer großen Anzahl instruktiver Bilder geschmückte Broschüre der eingehenden Beachtung unserer Leser.

Ähnlich äußert sich die Zeitschrift „Die Grenzboten“ in ihrer Nummer vom 8. November 1906; es heißt am Schlusse einer längeren höchst anerkennenden Besprechung:

Jedenfalls liefert der Kongostaat mit der Verwirklichung seiner weitausschauenden 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.



Gegen den Katanga.