

Verkehrswege und Verkehrsmittel in Afrika

Autor(en): **Mann, Carl H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern**

Band (Jahr): **11 (1891)**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-321832>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

IV.

Verkehrswege und Verkehrsmittel in Afrika.

Bibliotheknotizen von *Carl H. Mann*, vorgetragen in der Monatsversammlung vom 18. Juni 1891.

Sie geben sich keiner Täuschung darüber hin, dass Sie weder einen Forscher noch einen Gelehrten, noch einen Reisenden vor sich haben, sondern nur so eine Art Hausvater, der aus dem gemeinsamen Besitz Altes und Neues hervorbringt.

Mögen Sie nicht sagen müssen: Was Du Neues bringst, ist nicht wahr und was Du Wahres bringst, ist nicht neu.

In Afrika, wo nach den Erfahrungen der Mission nichts so schnell geht als krank werden und sterben, hat die Frage nach den Verkehrsmitteln und Verkehrswegen eine ganz besondere Bedeutung.

Vergegenwärtigen wir uns die ganze Stufenleiter der Verkehrsmittel: der Eisenbahnen, der Schifffahrt, der Post, der Ochsenwagen, dann Elephant, Kamel, Rind, Esel und Maultier bis hinab zum menschlichen Träger, dem Neger, dessen Tragkraft auf 40 Kilo geschätzt wird, so beginnen wir uns schon zu interessieren um Versuche, wo das bisher angewendete Verkehrsmittel mit einem neuen vertauscht wird.

Heute zumal wird ja der ehemals unbekannte Weltteil nach allen Richtungen und zu allen möglichen Zwecken durchforscht. Sie finden in Tunis und in Aegypten die Altertumsforscher und Aegyptologen, die in den Eingeweiden der Erde wühlen, im Süden von Algerien und im Norden der Sahara die Franzosen, welche Brunnen graben und Einöden in Oasen verwandeln und wieder andere, die unermüdlich nach den richtigen Verbindungswegen Algeriens mit Senegambien ausschauen, in Abessynien und den Somalländern die Italiener, welche neue Kolonisationsziele suchen, in Aequatorialafrika die Forscher, welche den letzten Rätseln der Wasserscheiden nachgehen und wiederum die Beamten des Kongo-Staates, welche das ganze

Flusssystem von Centralafrika auf seine Schiffbarkeit untersuchen, am Fusse des Kilimandjaro im Osten die Afrika-Bergsteiger und wiederum im Westen im Kamerun- und Togogebiet die Pioniere der deutschen Kolonisation, im Süden nicht allein die Missionare, die nach neuen geeigneten Missionsniederlassungen ausschauen, sondern auch die Goldgräber, welche nach dem Transvaalgebiet vorrücken.

Kurz das Alles muss doch suchen, wie es am besten vorwärts kommt und wird in Ermanglung richtiger Verkehrswege sehnsüchtig ausschauen nach einer schönern und bessern Zeit.

Nun beachtliche ich keineswegs in alle Details einzugehen. Es wäre ja in den Tagen, wo unsereins an den sämtlichen Werken unserer verehrten Landesväter hinreichend zu studiren hat, ein Ding der Unmöglichkeit, vertiefend in alle die Entwicklungsstufen einzudringen.

Noch weniger kann von irgend einem System die Rede sein. Systematisieren hört auch in Afrika auf. Wir wissen ja nur zu gut, dass z. B. auch Dr. Junker nicht an ein System sich hielt, als er die achtzehntägige Reise durch das Barakatal auf einem Esel machte. Den grössten Teil der Reise bewährte sich dieses Verkehrsmittel und ermöglichte dem Forscher rasch und oft abzustiegen und Aufnahmen zu machen, aber wenn es durch dorniges Gestrüpp ging, wurde der Esel als Reittier sehr unangenehm und Dr. Junker beneidete seine Gefährten, die auf hohen Kamelrücken sassen.

Wiederum ist ja aus den belgischen Expeditionen die Geschichte mit den Elephanten bekannt. In wie mancher Beziehung sich diese Tiere auch bewährten, ein einziger ungelehriger Elefant, der mit beharrlicher Starrköpfigkeit seine Lasten abwarf, konnte das ganze Geschlecht in Verruf bringen und hat sich denn auch wirklich in der Geschichte der belgischen Expeditionen einen unrühmlichen Namen gesichert.

Auch der Ausdruck „bessere Verkehrswege“ ist gänzlich relativ. Wir lesen in den Reiseberichten eines Dr. Zintgraff, dass er im Kamerungebiet einen bessern Verkehrsweg nach dem Innern schaffen wolle. Hier ist aber unter dem „bessern Verkehrsweg“ nichts anderes als ein Durchhau durch Urwald verstanden, durch welchen eine gewisse Route um einige Tagereisen abgekürzt wird.

Im neuesten Heft der Bremer Geographischen Gesellschaft finden sich Reisebriefe eines Bremer Kaufmanns, der nach dem Süden Afrikas gereist ist. Hier lässt sich der Anfang der Reise von der Küste landeinwärts recht hübsch an. Er fährt mit Eisenbahnen von Lorenzo Marques bis Ladysmith. Dann „begibt er sich“, ich weiss nicht wie, von Ladysmith über Lydenburg nach Middelburg und von

Middelburg aus führt ihn nun ein voll bepackter Postwagen nach *Pretoria*. Wir haben also hier zwischen Lorenzo Marques und Pretoria eine Postfahrt, aber eine sehr beschwerliche; denn es geht über mehrere Flüsse, aber es sind keine Brücken vorhanden, die Ströme sind angeschwollen und man muss entweder warten, bis sie ablaufen oder hinüberschwimmen. Hier müsste man also an Brückenbauten denken, wenn man von „bessern Verkehrswegen“ spricht.

Wie schade, dass die zahlreichen Ströme Afrikas teils gar nicht, teils nur auf kurze Strecken schiffbar sind! Noch in den neuesten Nummern der Deutschen Kolonialzeitung wird geklagt, wie unendlich langsam man von der Ostküste nach dem Innern gelangt.

In dieser Beziehung nun, geehrte Herren, möchte ich aufhören, wie eine Wespe von einem Teil der Karte nach dem andern zu summen, hier wünschte ich vielmehr einigen der angedeuteten Versuche primitive Verkehrsmittel mit bessern zu vertauschen, näher zu treten und einiges über die Flüsse zu erwähnen.

Da will ich nur über einige Flüsse Ostafrikas einige Andeutungen geben und zwar zunächst über den Wamifluss, der sich etwas südlich von Zanzibar in den Indischen Ozean ergiesst. Dieser wurde im Jahre 1876 von Lieutenant Smith, O'Neill und Mackay, dem bekannten Freunde Emin Paschas auf seine Schiffbarkeit untersucht. Die Strömung erwies sich ausserordentlich stark, die Krümmungen des Laufs unzählig, der Wasserstand doch zu niedrig. Kurz, der Wami wurde aufgegeben und man versuchte es mit dem Kingani, der bei Bagamoyo ins Meer fliesst. Allein auch dieser Fluss bot die gesuchte Strasse ins Innere nicht.

Bei den Untersuchungen am Wamifluss war man ins Dorf Saadani gekommen, das nur eine Stunde von der Küste in äusserst ungesunder Lage sich befindet. Hier setzte Missionar Price ein, der es versuchen wollte, in Ostafrika mit Ochsen zu fahren. Diese Reise über Saadani bot damals den grossen Vorteil, dass man schon während der ersten Tagereise in höher gelegenes Land kam, während die frühere Route von Bagamoyo nach den Usagarabergen mehrere Tagereisen durch ungesunde sumpfige Gegenden führte. Was Missionar Price damals erkunden wollte, ob die Reise mit Ochsen gemacht werden könne, hat er erkundet; er brauchte 26 Tage bis Mpuapua und die sonst so gefürchtete Tsetsefliege hatte ihn und seine Ochsen nirgends belästigt. Die Rückreise konnte in 16 Tagen gemacht werden, die Kosten der Hin- und Rückkehr beliefen sich auf 4000 Mark.

Ueber die Strecke zwischen Mpuapua und dem grossen Sklavenmarkt Tabora kann ich nichts genaueres sagen; dagegen erlaube ich mir noch eines Flusses zu gedenken, der durch die Abgrenzung

der deutschen und englischen Interessensphäre besonderes Interesse beansprucht — des *Rovuma*. Dieser Fluss ist schon vor Jahrzehnten auf seine Schiffbarkeit untersucht worden und zwar damals, als Bischof Mackenzie, durch Livingstone angeregt, die central-afrikanische Mission begann, genau vor 30 Jahren. Einen Vorzug hat der Rovuma allerdings vor vielen andern in den indischen Ozean ausmündenden Flüssen, den nämlich, dass keine Sandbarre die Einfahrt versperrt; nichts destoweniger waren die Ergebnisse ungünstig, man hatte ein trefflich gebautes Schiff, den „Pionier“ mit 5 Fuss Tiefgang, konnte aber nur 75 Stunden stromaufwärts kommen. Weiterhin hinderten Felsen und Stromschnellen.

Ob es seitdem gelungen ist, weiter landeinwärts den Rovuma zu erforschen und über ihren Ausfluss aus dem Nyassa-See ins Klare zu kommen, weiss ich nicht.

Lassen Sie uns aber einmal an der Voraussetzung festhalten, dass nach Ueberwindung aller Hindernisse doch ein Wasserweg gefunden sei vom Indischen Ozean nach dem Nyassa-See, so wurde sich dann zur Verbindung zwischen Nyassa und Tanganika die sogenannte Stephenson-Route bieten, zwischen dem Tanganika-See und der Araber-Station Njangwe besteht eine vielbegangene Karawanenroute, die Route der Sklaventransporte und von da aus ist wieder Schiffsverkehr zu den Stanley-Fällen.

Allein dieses Schiffsfahrtsgebiet steht bekanntlich gänzlich unter der Macht und dem Einfluss des schlaun Tippu Tipp und angesichts dieses Umstandes müssen alle diejenigen Forschungen besonderes Interesse erregen, welche die Schiffbarkeit der südlichen Nebenflüsse des Kongo zum Gegenstand haben.

Dieses Interesse steigert sich noch durch den Umstand, dass im Jahre 1890 durch Dekret des Königs unter dem Namen Koango oriental dem Kongo-Staat ein zwölfter Distrikt einverleibt wurde. Dieser Distrikt umfasst das ganze Gebiet östlich des Koango bis zum Sankurru-Lubilasch, mit andern Worten genau denjenigen Teil von Inner-Afrika, den Wissmann auf seiner zweiten Durchquerung teilweise zu Lande durchwanderte.

Allein wir haben aus seiner Durchquerung Andeutungen nicht nur über den Landweg, sondern auch über die Schiffbarkeit verschiedener Ströme und es ist doch gewiss bezeichnend, dass der Kassai, der Sankurru, der Lomami fast durchwegs schiffbar sind bis auf die Breite von Niangwe und dass es genau besehen, nur noch entsprechender Landwege bedarf zwischen Niangwe und der Schiffsfahrts-grenze des Lomami und hinwiederum zwischen dieser und der Schiffsfahrts-grenze des Sankurru, um mit gänzlicher Umgehung des grossen

Bogens, den der Kongo beschreibt, in den Stanley-Pool zu gelangen und sich von Tippto Tipp durchaus unabhängig zu machen.

Wüsste man nur, was zwischen inne liegt! Aber hier setzen wir die Schilderungen ein aus der zweiten Durchquerung Wissmanns vom Jahre 1886: Er brauchte vom Sankurru zum Lomami sechs Wochen, vom Lomami nach Niangwe 20 Tage. Auch wenn wir in Betracht ziehen, dass seine grosse allmählich auf 900 Mann anwachsende Karawane unter gewissen irrigen Voraussetzungen reiste, so bleibt doch die Thatsache bestehen, dass die Reise nicht bloss durch offene Gras-Savanne, sondern auch ganze 13—20 Tagemärsche durch undurchdringlichen Urwald, durch Hungerland, durch entvölkertes den Sklavenzügen zum Opfer gefallenes Gebiet führte und dass zwar nichts Unmögliches, aber doch eine Riesenarbeit zu überwältigen ist, wenn zwischen Niangwe und Luluabay eine direkte Verbindung hergestellt werden soll, offenbar zunächst vermittelt durchhau und Brückenbauten, später durch geeignete der Neuzeit angehörende Verkehrsmittel.

Die Gegend enthält schöne und zur Viehzucht vorzüglich geeignete Prairien und die Wahrnehmungen Wissmanns, der auf dieser Breite nie der Tsetsefliege begegnete und auch den Stier als Reittier benutzte, decken sich vollständig mit denjenigen von Missionar Price, dem die Tsetsefliege bekanntlich auch nichts zu schaffen machte.

Der Gedanke an eine direkte Verbindung von Niangwe nach dem Stanley-Pool scheint heute noch etwas von Zukunftsmusik an sich zu haben. Vergesse man aber nicht, dass nunmehr der Tanganika-See im Gebiet der deutschen Interessensphäre und wie ich vorhin bemerkte, das ganze Gebiet vom Lomami bis hinüber zum Kongo im Gebiet des Kongostaates liegt, so wird man die angedeutete Verbindung nicht unmöglich finden. Während nun auf dem untern Kongo von den Yellalafällen hinweg zur Kongomündung die Ingenieure des Kongostaates sich tummeln um die Lücken der Schiffbarkeit mit Schienensträngen auszufüllen, versucht manja auch von Westen her in möglichst gerader Linie auf den Wasserwegen des Ogowé und Alima zum Stanley-Pool zu gelangen und wird eben auch hier zwischen den schiffbaren Stellen genannter Ströme die geeigneten Landwege herstellen müssen.

Es bleibt also für die Erforschung Afrikas noch immer ein schönes Gebiet offen.

