

Jahre 1898 unternommenen Versuch, die Schmalspur von 0,61 m auf einzelnen Strecken (Port Elisabeth-Avontuur und Katabas-Hopefield) einzuführen, scheint man mehr und mehr zurückzukommen, soweit es sich nicht um die Befriedigung örtlich beschränkter Verkehrsbedürfnisse handelt.

Durch Bundesgesetz vom 25. April 1911 ist der Bau folgender Eisenbahnstrecken in der Südafrikanischen Union bewilligt worden:

In Kapland:

1. Caledon-Kykoedie und darüber hinaus (50 engl. Meilen). 2. Graafwater-Nordufer des Olifant River und nicht mehr als sechs Meilen darüber hinaus (37 engl. Meilen). 3. Gamtoos-Patentie über Hankey (0,61 m Spurweite) (18 engl. Meilen). 4. Llewellyn-Franklands (5 engl. Meilen).

In Transvaal:

1. Zeerust-Buurmanns-Drift über Ottoshoop (Verbindung der Endstationen der Johannesburg-Krugerdschloep-Zeerust und der Mafeking-Buurmanns-Drift-Bahnen) (31 engl. Meilen). 2. Piet Retief-Vryheid (Almons's Neck) (68 $\frac{3}{4}$  engl. Meilen). 3. Sabi-Graskop (21 engl. Meilen).

Im Oranje-Freistaat:

1. Reitz-Frankfort (48 engl. Meilen). 2. Lindley Road-Senekal (33 engl. Meilen).

In Natal:

1. Stuarts Town-Union Bridge, (0,61 m Spurweite) (16 engl. Meilen). 2. Winterton-Bergville (18 engl. Meilen). 3. Greytown-Krantzkop (33 engl. Meilen).

Dasselbe Gesetz bestätigt einen zwischen dem Eisenbahn- und Hafenminister des Bundes mit der Messina (Transvaal) Development Company und der Messina (Transvaal) Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag, nach dem die Regierung den Bau einer Bahn mit Kapspur übernimmt von dem Endpunkt der sog. Selati-Erweiterungsbahn nach einem Punkte auf der Farm Zoemakaar am Dwaars-Flusse, der auf der bestehenden Linie Pietersburg-Bandolier Kop liegt, und dann von Bandolier Kop nach Messina. Die Länge der neuen Linie wird auf 148 engl. Meilen geschätzt. Die Kosten, 792.000 £, trägt die Regierung, die die Bahn 10 Jahre lang verwaltet.

Nach Vollendung der zurzeit im Bau begriffenen und bewilligten Bahnen wird die Bundesregierung ungefähr 13.805 km mit einem Anlagekapital von 77.333.514 £ (31. Dez. 1910) besitzen.

Die Roheinnahmen für das Rechnungsjahr 1910 betragen: 12.056.871 £, und zwar aus dem Personenverkehr 2.812.577, aus dem Expreßgutverkehr (Pakete) 277.527, aus dem Güterverkehr 8.291.525, aus dem Tierverskehr 384.802, aus sonstigen Quellen 290.440 £.

Die Ausgaben betragen 5.857.250 £, für Erneuerungen 740.661 £, zusammen 6.597.911 £,

mithin Überschuß 5,458.960 £. Die Zahl der Zugmeilen belief sich auf 23,580.646. —

Am 31. Dezember 1910 waren vorhanden: 1399 Lokomotiven, 2072 Personen- und 22.589 Güterwagen; dazu 25 Lokomotiven, 69 Personen- und 259 Güterwagen mit 0,61 m Spurweite.

Auf den südafrikanischen Bahnen werden die Personenzüge durchschnittlich mit folgenden Geschwindigkeiten gefahren:

Auf den Kapländischen Bahnen: 48 bis 65 km/Std.,

auf den Natalbahnen: 32 bis 48 km/Std.,

auf den Zentralsüdafrikanischen Bahnen bis zu 65 km/Std.

Als durchschnittliche Reisegeschwindigkeit ergeben sich hiernach 31 bis 35 km/Std.

1. Kapkolonie.

Die erste 12 km lange Eisenbahn von Kapstadt südöstlich nach Wynberg wurde im Jahre 1864 eröffnet; dann folgte die Linie von Kapstadt nach Wellington, 89 km. Diese beiden von Privatgesellschaften erbauten Bahnen, die die europäische Vollspur hatten und später auf Kapspur (1,067 m) umgebaut wurden, übernahm 1873 die Kolonialregierung, die seitdem alle wichtigeren Bahnen als Staatsbahnen baut und betreibt.

Bei dem Mangel an Straßen und schiffbaren Flüssen in der Kolonie erkannte die englische Regierung frühzeitig die Notwendigkeit eines planmäßigen Bahnbaues und sorgte für ein Bahnnetz, das sich auf der Grundlage der drei Haupthäfen: Kapstadt, Port Elisabeth und Ost-London von diesen aus vorwiegend in nördlicher Richtung in das Land hinein erstreckte und zum Weiterbau der Bahnen nach der Oranjefluß- und Transvaalkolonie, später nach Betschuanaland und Rhodesia führte. Diese drei Hauptlinien sind folgende:

1. Das westliche Netz von Kapstadt nordöstlich durch die Kapkolonie über Worcester, Beaufort West, De Aar, Kimberley, Vryburg, Mafeking, weiter durch Betschuanaland entlang der Grenze des Oranje-Freistaates und des Transvaal bis zum Anschluß an die Rhodesischen Bahnen, über Bulawayo (2233 km) nach Salisbury (2715 km), nach Brokenhill (3208 km) und bis zur Südgrenze des Kongostaates (3456 km).

2. Das Mittellandnetz, von Port Elisabeth in nordwestlicher Richtung über Middelburg nach Colesberg und bis Norvals-Point am Oranjefluß, in seinem ersten Teil im Jahre 1876 hergestellt, später durch die Oranjefluß-Kolonie hindurch nach Transvaal hinein ver-