

hohen Bahnsteigen errichtet. Der Oberbau besteht aus Breitfußschienen mit einem metrischen Gewicht zwischen 22·9 und 40·5 *kg*, die mit flachen oder Winkellaschen verbunden, seit dem Jahre 1895 vorwiegend auf Querschwellen aus eingeführtem Hartholz verlegt werden. Gewöhnliche Holzschwellen widerstanden, selbst mit Tränkung, dem Angriffe der weißen Ameisen nicht. Die später, seit 1881 verwendeten eisernen Schwellen wurden vielfach durch Rost zerstört oder erhielten Sprünge in den Bohrlöchern (anscheinend waren sie wohl zu schwach in ihren Abmessungen); auch die Anordnung gußeiserner Glocken-(Kalotten-) Unterlagen wurde wieder aufgegeben, weil sie sich auf die Dauer nicht bewährten. Neuerdings wurden vielfach die Steigungen und Krümmungen der Bahn abgeflacht, die Brücken, soweit erforderlich, verstärkt und Lokomotiven mit erhöhtem Raddruck eingeführt.

Das Bahnnetz hat 10 durchweg eingleisige Tunnel, der längste ist 2·85 *km* lang. Längere Brücken von beträchtlichen Spannweiten kommen mehrfach vor, so die Oranjefluß- und die Vaalfluß-Brücken mit je 11 Spannweiten von je 39·6 *m*.

Betriebsergebnisse. Die Betriebsergebnisse der kapländischen Staatsbahnen hatten sich in den letzten Jahren seit Beendigung des Burenkrieges fortgesetzt verschlechtert, insbesondere wurde der starke Verkehrsrückgang im Jahre 1908 zum großen Teil durch das Darniederliegen des europäischen und amerikanischen Diamantenmarktes herbeigeführt. Die De Beers-Gesellschaft sah sich zu weitgehenden Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen genötigt; der überseeische Güterverkehr von Kimberley nahm infolgedessen um 60% ab. Während sich das Anlagekapital in den Jahren von 1889 bis 1903 durchschnittlich mit 5·3% verzinst hatte, ging die Rente im Jahre 1908 unter 2% zurück; die Roheinnahme, die in den Jahren 1902 und 1903 noch eine Höhe von rund 5,300.000 £ erreicht hatte, fiel 1908 bis nahezu auf die Hälfte und erreichte einen Stand wie im Jahre 1895. Mit dem Jahre 1909 ist aber wieder eine erhebliche Besserung eingetreten, die zurzeit noch anhält und im wesentlichen auf eine starke Verminderung der Betriebsausgaben zurückzuführen ist.

Der Bestand an Fahrzeugen umfaßte Ende 1909: 658 Lokomotiven, 4 Triebwagen, 1049 Personen- und 12.569 Güterwagen. Am 1. Januar 1908 trat ein mit den Zentralsüdafrikanischen Eisenbahnen geschlossenes Abkommen zur Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft in Kraft.

Nachdem besonders im Bereich der östlichen Bahnlinien die Ochsenwagen neuerdings in scharfen Wettbewerb mit diesen getreten waren, hat das Parlament auf Veranlassung der staatlichen Eisenbahnverwaltung ein Gesetz angenommen, wonach die Ochsenwagen, soweit sie mit der Eisenbahn in Wettbewerb treten, vom 1. März 1909 ab einer Steuer unterliegen.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die finanziellen Verhältnisse der kapländischen Eisenbahnen für 1909:

	1909
Betriebslänge am 31. Dezember	5340 <i>km</i>
Anlagekapital im ganzen	32,347.238 £
„ f. d. <i>km</i> in Mark	123.500
Roheinnahme	3,129.054 £ (aus Personenverk.: 1,022.843 £, Güterverkehr: 1,893.875 £, Nebeneinnahmen: 212.336 £)
Betriebsausgabe	2,072.341 £
Betriebsüberschuß	1,056.713 „
Verzinsung des Anlagekapitals	3·28%
Betriebsziffer	66·2%
Beförderte Personen	15,344.717
„ Gütertonnen	1,350.268 <i>t</i>
Gefahrene Zugmeilen	7,292.306

Von den Roheinnahmen im Jahre 1909 kamen 32·7% auf den Personenverkehr, 60·5% auf den Güterverkehr, 6·8% auf andere Einnahmequellen.

2. Natal.

Die erste Bahn wurde, wie schon erwähnt, im Jahre 1860 vom Hafen Durban (früher D'Urban) in nordwestlicher Richtung nach Point eröffnet. Die Auffindung wertvoller mineralischer Schätze gab die Veranlassung, daß Natal der Vorkämpfer für den Bahnbau unter den südafrikanischen Kolonien geworden ist. In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wurde die Hauptbahn von Durban nach Ladysmith und eine Küstenbahn von Durban in südlicher Richtung nach Stipingo (später nach Shepstone verlängert) von der Regierung gebaut. Dieselbe steht auch im staatlichen Betrieb.