

Britisch-Südafrika.

87

Die Hauptlinie des Bahnnetzes führt von Durban zunächst westlich über Point und Pietermaritzburg, dann nordwestlich über Ladysmith (304 km), durch Natal und Zululand nach Volksrust in Transvaal und hier weiter über Heidelberg nach Johannesburg, rund 779 km.

In Ladysmith zweigt nordwestlich die nach der Oranje-Fluß-Kolonie führende Bahn ab, die über Brackwal, Harrismith und Bethlehem bei Kroonstadt in die Stammbahn Port Elisabeth-Johannesburg-Pretoria einmündet.

Am 20. Juni 1905 übernahm die Regierung die von einer Privatgesellschaft nahe der Ostküste erbaute Zululandbahn von Tugela nach Somkele, 158 km, zum Preise von 14·7 Mill. M. (d. s. 93.100 M. f. d. km). Diese Bahn hatte sich im Jahre 1904 mit 5% verzinzt.

Im Jahre 1909 hatte das Schatzamt von Transvaal der Kolonie Natal 500.000 £ = rund 10 Mill. M. zum Zinsfuß von 3½% vorgeschossen. Das Geld sollte zum Bau weiterer Bahnlinien, insbesondere zum Ausbau des Bahnnetzes in Zululand verwendet werden.

Der Bahnbau daselbst war aus strategischen Gründen, zur Bekämpfung von Aufständen, und für die Erschließung des Landes, zur Ausnutzung der landwirtschaftlichen Möglichkeiten und der vorhandenen Mineralschätze wertvoll.

Ferner wurde zwischen Natal und der Kapkolonie eine Eisenbahnverbindung hergestellt. Sie zweigt in Pietermaritzburg von der Natalischen Stammbahn in südwestlicher Richtung ab und führt mit 153 km Länge bis zur Grenze von Griqualand nach Creighton; diese Strecke ist seit Mai 1906 im Betriebe. Eine neue Strecke, 19·3 km, bis Riverside wurde 1909 vollendet; die letzten 6 km liegen bereits auf kapländischem Gebiet; die Kapregierung baut zunächst in der Richtung auf Natal zu die Strecke Llewellyn-Riverside.

Mit der Schmalspur von 61 cm wurde eine Bahnlinie im Süden von Natal, von Esperanza über Stuartstown nach Donnybrook, 156 km lang, hergestellt und 1908 dem Betriebe übergeben.

Erhebliche Mittel werden dauernd angewendet, um auf der Stammbahn die zahlreichen noch vorhandenen starken Steigungen in Krümmungen umzubauen. Infolge dessen hat sich die Wirtschaftlichkeit des Betriebes beträchtlich gehoben.

Der starke wirtschaftliche Niedergang auch bei den Staatsbahnen von Natal zeigte sich darin, daß während die Bahnlänge von 1022 km

im Jahre 1902 auf 1415 im Jahre 1906 zunahm, die Zahl der Reisenden in derselben Zeit von 2,805.000 auf 2,639.000 zurückging; erst das Jahr 1907 zeigt wieder eine Steigerung der Reisenden auf 3,035.000 bei einer Zunahme der Bahnlänge auf 1545 km. Die Menge der beförderten Güter nahm ziemlich stetig von 1,500.000 t im Jahre 1901 auf 2,676.000 t im Jahre 1908 zu; dagegen hat die Roheinnahme f. d. engl. Meile vom Jahre 1903 bis 1908 stetig und erheblich abgenommen, nämlich von 3607 £ im Jahre 1903 auf 1877 £ im Jahre 1908. Dies dürfte im wesentlichen auf den Wettbewerb der Delagoabahn im Durchgangsverkehr zurückzuführen sein. So betrug der Anteil an diesem Verkehr in Durban im Jahre 1904 40·08%, im Jahre 1907 nur noch 28·91%. Die Entfernung von Johannesburg nach Durban beträgt auf der Bahn 778·9 km, nach Lourenço Markès nur 590·6 km. Auch leidet die Wirtschaftlichkeit der Natal-Bahnen daran, daß die kilometrischen Anlagekosten auffallend hoch sind: für 1907 14.897 £ f. d. engl. Meile, d. s. rund 189.000 M./km, während die Kapländischen Bahnen nur etwa 125.000 M./km gekostet haben. Die Verwaltung ist daher eifrig bemüht, durch Einschränkung des Zugverkehrs die Betriebsausgaben herabzudrücken. Während die Reineinnahmen 1905 und 1906 nicht nur zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals ausreichten, sondern noch einen Reingewinn von 295.148 £ für 1905, 62.368 £ für 1906 übrig ließen, ging dieser im Jahre 1907 auf 8974 £ zurück; er ist inzwischen im Jahre 1908 wieder auf 12.212 £ und 1909 noch weiter gestiegen. — Seit 1909 hat der Kohlenverkehr auf der Bahn erheblich zugenommen. Die Kohlenförderung steigerte sich von 270.290 t im Jahre 1900 auf 1,870.147 t im Jahre 1908; der Bahn erwachsen hieraus Kohlenfrachten 1900 von 217.702 t, 1908 dagegen 1,571.919 t, d. s. 58·7% aller in diesem Jahre beförderten Gütertonnen.

Die Entwicklung des Bahnnetzes von Natal gestaltete sich seit dem Jahre 1881 wie folgt:

	1881	1890	1900	1909
Betriebslänge (Meilen)	98½	285	567	1004¾
Anlagekapital in £	1,204.000	3,651.000	7,808.000	13,811.324 ¹⁾
Verzinsung	4·94%	5·21%	4·50%	5·92%
Betriebsziffer	65·61%	68·63%	71·73%	58·63%

¹⁾ Für 1 Meile: 14.724 £ = rund 187.000 M./km.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bahnen im Jahre 1909 zeigt die folgende Zusammenstellung: