

c) die Sätze von Lourenço Markês im Überseeverkehr nach Stationen westlich von Klerksdorp, südlich von Vereeniging und jenseits Germiston in der Richtung von Volksrust sollen nicht niedriger sein als die durchgehenden Frachtsätze von Lourenço Markês nach Klerksdorp, Vereeniging oder Germiston nebst den gewöhnlichen derzeitigen Ortsfrachtsätzen, die für die Entfernung zwischen Klerksdorp, Vereeniging oder Germiston und solchen Stationen erhoben werden.

Nach Art. 21 sollen beide Regierungen in gegenseitigem Einvernehmen Maßnahmen zur Erleichterung und Entwicklung des Ein- und Ausfuhrverkehrs nach und von Transvaal über Lourenço Markês erwägen.

Unter der Herrschaft der früheren Vereinbarung war der Anteil der Delagoabucht am Durchgangsverkehr unaufhaltsam, zuletzt bis über 60% gestiegen und wäre aller Voraussicht nach weiter angewachsen, wogegen der Anteil Durban's bereits auf wenig über 30% zurückgegangen war. Dieser Entwicklung ist nun für die Zukunft Halt geboten.

Nach neueren Meldungen sind auf Grund des Abkommens unter der Wirkung der seit dem 1. Juli 1909 eingeführten Bahntarife die Anteile der Delagoabucht am Durchgangsverkehr nach Transvaal wiederum erheblich gestiegen, u. zw. im Oktober 1909 (auf 67,5%). Der gemeinsame Verwaltungsrat hat daher die Frachtsätze von den Eingangshäfen Port-Elisabeth, Ost-London und Durban in allen Klassen mit Ausnahme der allgemeinen Klasse, vom 1. Januar 1910 an wieder herabgesetzt.

Literatur: Arch. f. Ebw. 1906. Seite 1149: Kupka, Die Eisenbahnen Südafrikas. — Lederer, Die Entwicklung der südafrikanischen Union auf verkehrspolitischer Grundlage. 1910. — Reinhardt, Die englischen Eisenbahnen Südafrikas. Zentralblatt der Bauverwaltung. 1910. S. 322 u. 340. Baltzer.

Britisch-Westafrika. I. Sierra Leone. Die räumlich ziemlich beschränkte englische Kolonie beschloß im Jahre 1893 einen Eisenbahnbau von Freetown aus in östlicher Richtung ungefähr parallel zur Küste, um die durch die Bahn Konakry-Niger drohende Ablenkung ihres Handels nach Französisch-Guinea abzuwenden. Die Kolonie nahm eine Anleihe von 22½ Mill. M. auf; für die erste Baustrecke Freetown-Songotown gewährte die Kronkassette des Mutterlandes eine 3½% ige Anleihe. Die Bahn Freetown-Songotown-Rotifunk-Bô-Baiima, 357 km, wurde vom März 1896 bis Juli 1905 mit einer Spurweite von 2½ Fuß engl. = 76 cm vollendet und später im Osten noch um rund 9 km bis Pendembu verlängert. Die Baukosten haben 19,163.000 M., d. s. rund 53.700 M./km, betragen.

Im Anschluß an diese Bahn ist im März 1904 die Sierra-Leone-Bergbahn zur Verbindung der hochgelegenen Europäer-Stadt (Hill-Station) mit dem ungesunden Geschäftsviertel von Freetown, 9½ km lang, hergestellt worden; es ist eine Reibungsbahn mit einer durchschnittlichen Steigung von 1:30; ihre Kosten betragen rund 650.000 M., d. s. rund 70.000 M./km.

Ferner ist noch eine Zweigbahn von Boia in nordöstlicher Richtung nach Rorucks, 33 km, im Betriebe, deren Ausbau bis zum Rokelle-Fluß, rund 80 km, in der Ausführung begriffen ist.

Die wirtschaftlichen Ergebnisse der Bahn Freetown-Baiima sind aus untenstehender Übersicht zu entnehmen.

In den Jahren 1907 und 1908 war ein Zuschuß von je über 40.000 £ zur Kapitalverzinsung nötig.

Die Tarife sind sehr niedrig gehalten mit Rücksicht auf den Wettbewerb der Eingeborenen-Schiffahrt. Durch die Bahn hat sich der Ausfuhrhandel von Freetown außerordentlich gehoben, während der der südlichen Insel Sherbro stark zurückgegangen ist. Die Roheinnahmen betragen 1911 108.000 £. Man befürchtet indes, daß die Bahn infolge ihrer schmalen Spur bald die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreichen und den Güterverkehr nicht mehr bewältigen werde. Die Bahn nähert sich der Ostgrenze nach Liberia zu bis auf 15 km und wird voraussichtlich einen Teil des Handels von Liberia an sich ziehen.

II. Die Goldküste. Die englische „Goldküsten“-Kolonie beschloß im Jahre 1898, eine Bahn von dem Hafen Sekondi nach der nördlich davon gelegenen Aschantihauptstadt Kumasi zu bauen, einerseits um die Benruhigungen durch die im Norden ansässigen Aschantis besser überwinden zu können, andererseits, um der wirtschaftlichen Notlage abzuhelpfen. Zum Bahnbau wurden von 1898 bis 1900 insgesamt 2,274.000 £ = rund 46,390.000 M. bewilligt und der Bau im August 1898 in Kapspur (1·067 m) begonnen. Die 274 km lange Strecke Sekondi-Tarkwa-Obuassi-Kumasi wurde im September 1903 vollendet. Die Baukosten beliefen sich bis Ende 1908 auf 1,836.915 £, d. s. rund 136.000 M./km, ausschließlich der Hafenanlagen.

in £	1902	1908	1909	1910	Befördert:	
					1909	1910
Einnahme.....	20.441	80.000	84.229	101.610	Reisende.....	323.406 345.762
Ausgabe.....	21.227	71.465	81.086	794.86	Güter-t.....	45.340 53.425
Summe der Ausgaben	—	127.298	—	—	Zugmeilen...	255.044 249.493
Fehlbetrag.....	—	47.298	—	—		
Betriebsziffer %	103·5	89	96	87·5		