

von Sheffield wurde im Jahre 1624 begründet. Das erste Jahresfest erforderte einen Aufwand von 6 Schilling, dazu noch 24 Schilling für Wein. Damals zählte Sheffield 500 Häuser, heute 67 000 und eine Bevölkerung von 360 000 Seelen. Das Wachstum und der Wohlstand der Stadt ist allein der Stahlindustrie zuzuschreiben.

(„Iron and Steel Trades Journal“ Nr. 2100 vom 9. September 1899.)

Bestellung von Rollmaterial für die italienischen Bahnen.

Der italienische Ministerrath hat in seiner Sitzung vom 3. September auf Antrag des Ministers der öffentlichen Arbeiten beschlossen, daß die Mittelmeerbahnen und die adriatischen Bahnen zur Ausschreibung von 111 Locomotiven, 4 Automobilwagen, 458 Personen-, 56 Gepäck- und 3050 Güterwagen schreiten mögen. Dies Material wird zur Bewältigung der Verkehrssteigerung beider Bahnen für nöthig gehalten. Es sind dafür 43 000 000 £ veranschlagt. Die Hälfte des obigen Materials soll der italienischen Industrie gewahrt bleiben, während zum Wettbewerb um die andere Hälfte auch das Ausland aufgefördert werden wird.

(Nach „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ vom 9. Sept. 1899.)

Die Uganda-Eisenbahn.

Unter den verschiedenen grobsartigen Eisenbahnprojecten, welche gegenwärtig in Afrika in der Ausführung begriffen sind, der Congo-, Sudan-, Rhodesia- und Uganda-Eisenbahn, nimmt letztere um so mehr unser Interesse in Anspruch, weil dieselbe jedenfalls nicht ohne Einfluß auf die Entwicklung des Deutsch-Ostafrikanischen Schutzgebietes bleiben wird, und uns zugleich sehr werthvolle Erfahrungen für die Ausführung der Centralbahn bietet, deren Inangriffnahme doch nur eine Frage der nächsten Zukunft sein kann.

Die auf Kosten der englischen Regierung im Bau begriffene 885,5 km lange Ugandabahn mit Meter-Spurweite ist eine Gebirgsbahn ersten Ranges. Von dem Hafen Kilindini auf der Insel Mombassa ausgehend und die Macupa-Meerenge überschreitend durchzieht die Bahn Britisch-Ostafrika in einer der deutsch-englischen Grenze fast parallelen, und derselben sich am Kilimandscharo auf etwa 4 Tagereisen zwischen Voi und Tavete nähernden Richtung, steigt zwischen den Gebirgskolossen des Kilimandscharo und Kenia hindurchgehend bis zum großen ostafrikanischen Graben, überschreitet denselben im Westabhange bei Mau in einer Meereshöhe von 2539 m, also die Höhe des Gotthardtunnels von 1154,55 m um mehr als das Doppelte übertreffend, und fällt von dort wieder auf den 1216 m über dem Meere gelegenen Victoria-See. Da das von der Bahn durchzogene Land zum überwiegenden Theil ohne Wasser, unfruchtbar und unbewohnt ist, so hat die Bauausführung außer den durch den gebirgigen Charakter, sowie durch die starken Steigungen und Krümmungen der Bahn hervorgerufenen Schwierigkeiten, noch mit den aufsergewöhnlichen Nothständen zu kämpfen, welche durch das Klima, sowie durch Mangel an Wasser, an Proviant und an Arbeitern hervorgerufen wurden. So mußte das Wasser zum großen Theil mittels Eisenbahnzügen auf weite Entfernungen herangeschafft, der Proviant für Menschen und Thiere fast ausschließlich zur See angeliefert und von den gleichzeitig beschäftigten 16 000 Arbeitern 13 000 indische Kulis herangezogen werden. Welchen schädlichen Einfluß die klimatischen Verhältnisse gehabt haben, ist daraus zu ersehen, daß die Zahl der Kranken 20 v. H., die Zahl der Gestorbenen 20 v. T., die Zahl der in den ersten 2 Jahren

arbeitsunfähig gewordenen Arbeiter über 1000 betrug, und daß von den für die Proviantbeförderung dienenden Zugthieren der verschiedensten Art ungefähr 516 eingegangen sind.

Ungeachtet dieser selbst für afrikanische Verhältnisse aufsergewöhnlichen Häufung von Schwierigkeiten aller Art ist es doch der Sachkenntniß und Thatkraft der englischen Ingenieure gelungen, ein rasches Vorschreiten der Bahn zu erreichen. Die Ingenieure landeten im December 1895, ungefähr 2 Jahre später am 1. Februar 1898 wurde die erste Strecke für den Personenverkehr eröffnet, und im December 1898 konnte bereits die Bahn auf 396 km Länge befahren werden, während der Oberbau bereits bis 412 km vorgestreckt war; es ergiebt dies ein durchschnittliches monatliches Fortschreiten des Geleises von 14 km. Dieser Erfolg war nur dadurch zu erreichen, daß die bedeutenderen Dämme und Einschnitte, sowie Brücken und Viaducte durch provisorische Strecken umgangen wurden. Die kühnste Leistung in dieser Beziehung ist der Abstieg von dem Ostrande des großen Grabens auf die Thalsohle mittels Seilrampen mit einer Höchststeigung 1:2. Die Baukosten der Bahn belaufen sich für die ersten 362,25 km auf 57 342 M für 1 km. Die Zahl der in jeder Richtung verkehrenden Züge, welche übrigens zum größeren Theile noch für Bauzwecke benutzt werden, beträgt an der Küste 7 und am Ende 3, darunter 1 gemischter Zug.

Ein Vergleich der vorerwähnten Verhältnisse der Ugandabahn mit denen der projectirten Ostafrikanischen Centralbahn ergiebt die erfreuliche Thatsache, daß bei letzterer im allgemeinen die Verhältnisse bei weitem günstiger für die Anlage und Ausführung der Bahn sind als in Uganda. Abgesehen davon, daß die Centralbahn bei einer ungefähr 1100 m tieferen Lage des höchsten Punktes der Bahn erheblich günstigere Steigungsverhältnisse hat, und daß in Ostafrika für Anlage von Wegen bereits viel geschehen ist, bietet nach den bisherigen Ermittlungen auch die Beschaffung von Arbeitskräften, die Verproviantirung und Wasserversorgung viel weniger Schwierigkeiten, und es erscheint daher in hohem Grade wünschenswerth, nunmehr ernste Schritte zur Ausführung der Centralbahn zu thun.

Die Deutsch-Ostafrikanische Centralbahn.

In der Oeffentlichkeit, und selbst in colonialen Kreisen, scheint zur Zeit noch große Unklarheit über die Verhältnisse der deutsch-ostafrikanischen Centralbahn zu herrschen, und diesem Umstande ist es wohl zuzuschreiben, daß insbesondere seit dem raschen Vorschreiten der Ugandabahn die schleunige Inangriffnahme der Centralbahn immer dringender verlangt und daran die Bedingung geknüpft wird, daß auch die Meter-Spurweite der Uganda- und Usambara-Eisenbahn zur Anwendung komme. Nun beträgt aber die Gesamtlänge der projectirten Centralbahn, bestehend aus der Küstenbahn Dar-es-Salam-Mpiyi-Bagamoyo, der von der Küste ins Innere führenden, die große Karawanenstraße verfolgenden Linie Mpiyi-Tabora mit den beiden Abzweigungen Victoria-Nyanza-See und Tabora-Tanganyika-See, 1773 km, und die Baukosten würden rund 101 Millionen Mark betragen, wenn nach den Erfahrungen bei der Usambarabahn und nach den damit übereinstimmenden Ergebnissen der ersten 362 km der Ugandabahn die Kosten für 1 km zu rund 57 000 M angenommen werden. Es wird wohl keiner näheren Begründung bedürfen, daß vom Reichstage weder eine Bausumme von dieser Höhe noch eine entsprechende Zinsgarantie bewilligt werden würde, und daß daher auf eine erhebliche Verminderung der Baukosten Bedacht genommen werden muß. Dies ist zunächst dadurch zu erreichen,