

Die Zentralfahrn.¹⁾

Über den Stand der Arbeiten am der Zentralfahrn bis Ende Februar berichtet der Eisenbahndirektor:

Von Kilometer 69 bis 77 + 550 ist je beiden Seiten der Weichstraße ein Straßen von je 30 m je Frontland erstellt worden.

Von Kilometer 77 + 550 bis Kilometer 87 + 300 wurde das Land beiderseits, soweit es sich im Besitz von Eingeborenen befindet, in Normalbreite von je 10 m angekauft und vollständig eingezäunt.

Der Grundbesitz wurde durch den Bezirksaufseher, den Richter des Eisenbahndirektorats und einen Vertreter der Kauffirma gemeinsam durchgeführt.

Die Vorarbeiten sind, wie im Monat Januar, mit Hof Stationen fortgesetzt und bis Kilometer 270 aufgeführt worden.

Die Grabarbeiten sind bis Kilometer 108 im Angriff genommen und bis Kilometer 89 nahezu vollendet. Das restliche Material der Einschnitte von Kilometer 82 bis 108 wird größtenteils durch Abgrenzungsposten in die Täler eingebracht, beiderseits um den Bäumen auf der dem Hochwasser ausgesetzten Seite des Talunterbodes nächsten Schutz zu geben.

Die Brücken gemauert und mußten Durchläufe machen bis Kilometer 48 und von Kilometer 82 bis 85 fertiggestellt. Die Hüberlager und Pfeiler der größeren eisernen Brücken bis Kilometer 37 + 349 sind teilweise fertig, teilweise der Befestigung nahe.

Die Montage der Eisenbahnmaschinen der Weichen

von 8 × 10 m höher Weite bei Kilometer 0 + 400	
- 6 m höher Weite bei Kilometer 0 + 425	
- 10 - - - - -	5 + 020
- 31 - - - - -	5 + 320
- 10 - - - - -	5 + 300

ist beendet. Mit der Montage der eisernen Überbauten für die Weichen über den Stützungen und den Ausbrücken des Wassers wurde begonnen.

Das Baugleich hatte am Ende des Berichtesmonats Kilometer 57 erreicht. Die geringe Monatsleistung von 5 km erklärt sich aus dem Ausbleiben von Oberbaumaterial. Die Hochbrücken wurden zum Teil zur Befestigung des

beiderseits durch Aufbringung von Gesteinsfüllung versehen. Die Weichenmontage ist bis Kilometer 4 vollendet. Cook liegt das Gleis direkt auf dem Weichen. Der erste Schotterbelag ist bis zur Zeit beim Stützmaße Kilometer 11, bei Kilometer 16 und 17 und bei Kilometer 82 bis 83 verfahren. Doch wird der Einbau durch Regen- und Frostmangel verhindert. Um die ganze Strecke fertig beschottert herzuführen, wird die Tagesleistung lebhaftest vergrößert werden müssen.

Die Telegraphenleitung ist bis Kilometer 62 in Betrieb. Die Verhängung erfolgt durch Leitpfähle. Die Leitung selbst ist bis Kilometer 60 nahezu vollendet.

Auf Station Station H hat Zumbenent bei Empfangsgebäude bis in Weichenstraße fertig. Mit der weiteren Bauausführung wurde begonnen. Ebenso ist der Bau bis zur Terminhöhe aufgenommen.

Auf Station Simamba ist mit den Aufschüttungsarbeiten angefangen worden.

Auf Station Nilaña sind die Zumbenent bei Empfangsgebäude nahezu vollendet. Mit dem Bau der Zumbenent für den Eisenbahnwagen steht Werkstatt sowie für die massive Wasserwerke ist begonnen.

Der Gehaltsverhältnißstand der weißen Beamten ist außerordentlich ungünstig. Von den Aufsichtsbekannteten waren zwei Beamte an Kolonialstädten erkannt. Im jährlichen Arbeiter waren am Monatsende 7800 beschäftigt.

Der Betrieb der Automobile ruhte im Berichtesmonat infolge Unfallschicksal der Wege durch periodische Regenfälle.

Der Arbeitstagauerichte wird wie im vorigen Berichtesmonat durchgeführt.

Größere Weichenabteilungen am Weichenwerk infolge der Regenfälle sind auch im Berichtesmonat nicht zu verzeichnen.

Zugwagen sind am 18. Februar ein bedeutender Unfall betroffen. Vom Oberbauwagen über sich bei Kilometer 48 eine Schiene von dem Regen, wodurch der weiche Zugführer so schwer verletzt wurde, daß er selbst an Hinterkopf starb. Durch eine eilige Amputation konnte er nicht mehr gerettet werden. Ebenso wurden sieben schwere Arbeiter schwer verletzt. Ein Schenker ist später an den Verletzungen gestorben.

¹⁾ Vgl. „Z. des. 91.“ 1908, Nr. 8, S. 380 ff.