

Die Lebensmittel (Fleisch, Eier, Hühner, Früchte) zeigen im Bereiche der Bahn bedeutende Preissteigerungen.

Die Regenzeit hat Anfang Mai aufgehört; die Witterung war seither fortdauernd schön. Die Flußläufe führen nur noch wenig Wasser, und die entstandenen Sümpfe sind wieder ausgetrocknet.

Am 23. Mai wurde der vorläufige Verkehr bis Kitombo (Kilometer 232,5) eröffnet.

Die Personenzüge verkehren dreimal wöchentlich im Anschluß an die Züge von Dar-es-Salam. Täglich verkehren ein Bauzug und von Kilometer 116 ein Wasserzug, daneben die nötigen Vorstreck- und Schotterzüge.

In der Nacht vom 18. auf 19. April erfolgte nach wolkenbruchartigem Regen ein Dammbruch bei Kilometer 209,09. Ferner kamen im April einige Entgleisungen infolge schlechter Gleislage und Versagens der Kupplung vor, wobei aber nur unbedeutender Schaden angerichtet wurde. Weitere Unfälle von Belang sind nicht vorgekommen.

Ende September hat die Gleisspitze auf der Zentralbahn*) Kilometer 300 hinter Morogoro (= Kilometer 509 von Dar-es-Salam) erreicht.

Kamerun.

Vom Bau der Nordbahn.**)

Der Stand der Arbeiten an der Nordbahn (Manengubabahn) war am Ende des zweiten Vierteljahres 1910 folgender:

Die Pläne für die Weiterführung der Reststrecke von Kilometer 150 bis 160 sind zur landespolizeilichen Genehmigung vorgelegt.

Die Erdarbeiten sind bis Kilometer 141,7 fertiggestellt, mit Ausnahme einiger Nacharbeiten in dem Felseinschnitt Kilometer 134,5 und bei den im Anfang des Monats Juli eingetretenen größeren Dammrutschungen zwischen der Station Lum (Kilometer 107) und Mohe (Kilometer 115). Kilometer 141,7 bis 152 ist zum Teil fertig, zum Teil in Arbeit.

Insgesamt sind 11 Schachtmeister mit etwa 2500 Mann mit Erdarbeiten beschäftigt.

Sämtliche Brücken und Durchlässe sind bis Kilometer 149,8 im Mauerwerk und die Eisenkonstruktion bis einschließlich Kilometer 130,5 fertig. Die Rohrdurchlässe nebst deren Ummante-

lung sind bis Kilometer 151 verlegt. Bei der Mbohrbrücke und der Mellobachbrücke werden die Rüstungen für den eisernen Überbau aufgestellt.

Der Oberbau ist vorgestreckt bis Kilometer 134,3.

Die einfache Telephonleitung ist ausgeführt bis Kilometer 134, während die Doppelleitung von Kilometer 0 bis 20 und von Kilometer 88 bis 134 fertiggestellt ist.

Der Wasserturm auf Bahnhof Lala wurde in Benutzung genommen.

Das Empfangsgebäude auf Bahnhof Manjo ist im Rohbau fast fertig.

Von der Kaimauer auf Bahnhof Bonaheri sind 50 Meter vollkommen fertig, hinterfällt, und auch das Krangleis hinter der Mauer verlegt; an dem übrigen Teil wird noch gearbeitet.

Im Betriebe sind zur Zeit: 7 Lokomotiven, 20 gedeckte und 99 offene Güterwagen, 1 Salonwagen, 5 Personenwagen, 2 Post- und Gepädwagen.

Infolge der Dammrutschungen zwischen Kilometer 107 und 115 kann der Baubetrieb, der sich bereits bis zur Station Manjo (Kilometer 133) erstreckte, nur noch bis Lum zur Ausfüh- rung gebracht werden. Die Störung wird Anfang August wieder behoben sein. Weitere Damm- und teilweise auch Einschnittsrutschungen kamen infolge der stark auftretenden Regengüsse, des schlechten Materials und der teilweise mangelhaften Schüttung auch auf der Neubau- strecke vor.

Deutsch-Neuguinea.

Von der deutsch-holländischen Grenzexpedition in Neuguinea.*)

Nach einem weiteren Bericht des Professors Leonhard Schulze hat das holländische Kanonenboot „Edi“ vor Überführung der Kommissionen nach dem Kaiserin-Augustastuß eine sorgfältige Untersuchung des Fahrwassers dieses Flusses vorgenommen, welche ein sehr günstiges Ergebnis gebracht hat. Die Boote des Kriegsschiffes konnten sogar bis über den 141. Grad östl. Gr., welcher die Grenze zwischen dem deutschen und holländischen Gebiet bildet, vordringen. Die Grenzkommissionen werden etwa Mitte August die Fahrt auf dem Kaiserin-Augustastuß angetreten haben. Mitte November soll die Rückkehr nach der Küste erfolgen, da die dann hereinbrechende Regenzeit weitere Arbeiten unmöglich macht.

*) Vgl. zuletzt „D. Kol. Bl.“ 1910, Nr. 13, S. 551.

***) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1910, Nr. 13, S. 555.

*) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1910, S. 770.