

dafs vorläufig auf die Bahn nach Bagamoyo verzichtet und von Dar-es-Salam die directe Karawanenstrafse nach dem Kinganifluß gewählt wird; und dafs ferner von den beiden Verbindungen zwischen Tabora und den Seen zuerst die wirthschaftlich wichtigere Linie Tabora-Victoria-Nyanza ausgeführt wird. Dadurch würde die Gesamtlänge von 1773 auf 1300 km (es entspricht dies ungefähr der Entfernung Köln-Berlin-Eydtkuhnen) und für Meter-Spurweite die Bausumme auf rund 74,1 Millionen Mark ermäßigt werden.

Eine weitere erhebliche Verringerung der Baukosten kann dadurch erzielt werden, dafs die Spurweite der Congobahn von 0,75 m angenommen und dadurch der allerdings mehr ideelle Vortheil erreicht wird, in Zukunft vielleicht eine durchgehende Bahn mit gleicher Spurweite vom Indischen Ocean bis zum unteren Congo, dem Beginn der Congo-Seeschiffahrt, herzustellen. Werden bei Annahme dieser Spurweite dieselben kilometrischen Baukosten von rund 41 000 *M* zu Grunde gelegt, welche das frühere Eisenbahncomité für den ersten Bauabschnitt Dar-es-Salam-Mrogoro angenommen hatte, so ergeben sich die Gesamtkosten zu rund 53,3 Millionen Mark. Diese Bausumme ist zwar immer noch bedeutend, die Beschaffung wird jedoch dadurch sehr erleichtert, dafs der Bedarf sich auf eine Reihe von Jahren vertheilt. Wird nämlich in Betracht gezogen, dafs der jährliche Baufortschritt bei der deutsch-südwestafrikanischen Bahn etwa 65 km, bei der Congobahn höchstens 120 km, und bei der Ugandabahn im Durchschnitt der ersten 3 Jahre trotz der beschleunigten Bauweise nur 132 km betragen hat, so würde bei der Centralbahn ein jährlicher Baufortschritt von höchstens 100 km anzunehmen und somit eine Gesamtbauzeit von 13 Jahren erforderlich sein. Die unter dieser Voraussetzung alljährlich nothwendigen Mittel von rund 4,1 Millionen Mark stellen eine so mäfsige Summe dar, dafs deren Bewilligung vom Reichstage um so mehr erwartet werden darf, als sich in neuerer Zeit die Aussichten für eine Rentabilität der Centralbahn günstiger gestaltet haben. Abgesehen davon nämlich, dafs die Einnahmen der Congobahn, welche bereits in den ersten Jahren eine Dividende von 3,88 % ergab, in dem ersten Halbjahr d. J. auf 884 000 *M* im Monat gestiegen sind, dafs man sogar schon bei der Ugandabahn im ersten Halbjahr v. J. einen kleinen Ueberschufs erzielt haben will, und dafs auch der auf dem Nyassa verkehrende Dampfer „Wifsmann“ sich bereits rentiren soll, wird seitens der Usindja-Goldexpedition über die Abbauwürdigkeit des sogenannten Bismarckriffes in den Nserugaral-Bergen günstig berichtet, auch das Vorkommen von Steinkohle in unmittelbarer Nähe der Station Mpapua erwähnt. Sollte durch Heizversuche die Brauchbarkeit der Kohle, und durch Bohrungen die Mächtigkeit, Ausdehnung und Abbauwürdigkeit der Kohlenflötze festgestellt werden, so würde dieses Vorkommen allein schon genügen, um die Grundlage für die Rentabilität der Bahn zu geben, und vielleicht auch das Privatkapital zum Bau derselben zu veranlassen, da bisher in Central- und Nordafrika Steinkohlenbergbau in grofser Ausdehnung überhaupt nicht betrieben wird, und daher der Kohlenbergbau im deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiet einen wohl kaum minder grofsen Werth als in Shantung darstellen würde.

V. C.

Emden als Hafenstadt.

Am 25. September fand eine Besichtigung der Hafenanlagen durch eine Versammlung von Vertretern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, der Regierung, der Eisenbahndirection, Rhedereien, Spediteure, des Kohlenbergbaues und rheinisch-westfälischer Hüttenwerke statt. Aus den gleichzeitigen Verhandlungen erhellt, dafs unsere grofsen vaterländischen

Dampfergesellschaften, insbesondere die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd und die rheinisch-westfälische Kohlen- und Eisenindustrie mit ihrem Import und Export den Hafen von Emden nach Möglichkeit in den Verkehr ziehen werden, und dafs den von ihren Vertretern geäußerten Wünschen in Bezug auf Verbesserung des Hafens und Vertiefung der Ems von seiten der Vertreter der Königlichen Staatsregierung das weitgehendste Entgegenkommen zugesichert worden ist. — Die Lösung der Arbeiterfrage für den Hafen wurde den Localbehörden als dringende Aufgabe nahegelegt und die Errichtung einer gemeinnützigen Baugesellschaft zur Beschaffung gesunder und billiger Arbeiterwohnungen als das geeignetste Mittel bezeichnet, einen tüchtigen Stamm von Hafearbeitern zu gewinnen und festzuhalten. — Im übrigen wird die Anknüpfung persönlicher Beziehungen und der Gedankenaustausch über das gemeinsam verfolgte Ziel, den deutschen Import und Export möglichst unabhängig vom Auslande zu machen, wozu die Ausnutzung des Hafens von Emden und des Dortmund-Emshäfen-Kanals als die geeignetsten Mittel erkannt sind, sicher wesentlich dazu beitragen, dem Dortmund-Emshäfen-Kanal Verkehr zuzuführen und den Hafen von Emden concurrenzfähig zu machen. Der 25. September 1899 ist jedenfalls ein Markstein in der Geschichte des hiesigen Hafens und der Bestrebungen zur Herstellung gröfserer Unabhängigkeit unseres Ein- und Ausfuhrhandels vom Auslande. — Die Unterstützung, welche die deutschen Hansestädte der preussischen Regierung in diesen Bestrebungen gewähren, indem die gröfsten vaterländischen Dampfschiffahrtsgesellschaften und die grofsen Import- und Exportfirmen der drei Hansestädte bereit sind, sich der neuen Wasserstrafse nach Westfalen und des Hafens von Emden ohne Concurrenz-Vorurtheile zu bedienen, verdient alle Anerkennung, und ist ein Zeichen des Fortschreitens des nationalen Gedankens in unseren handelspolitischen Unternehmungen. Die grofsen deutschen Häfen rechnen mit dem Hafen von Emden künftig als mit einem Instrument, um die ausländische Concurrenz aus dem Felde zu schlagen und sich seiner Vorthelle für ihre eigenen Unternehmungen zu bedienen. Das Reichsmarineamt hat das lebhafteste Interesse der deutschen Kriegsmarine für den weiteren Ausbau des Emsstroms und den Emdener Hafen durch Entsendung eines Vertreters bezeugt, der durch seine Sachkunde und Rathschläge sehr zur erfolgreichen Lösung der technischen Fragen des Hafen- und Strombaues beigetragen hat; der Emsstrom ist in seiner Wichtigkeit auch für die Kriegsmarine mehr wie je anerkannt. Wenn auf diese Weise die alte Stadt Emden wieder zu einer Blüthe kommt, wenn der Dortmund-Ems-Kanal eine wirklich wichtige Handelsstrafse wird, die ihren Zweck erfüllt, wie es die Intention des Kaisers und Königs ist, so werden die vaterländische Industrie und der preussische Staat einen reellen Nutzen davon haben, aber auch die Reichsidee wird gestärkt werden durch das einträchtige Zusammenwirken seiner grofsen Handelsemporien für das Gedeihen eines preussischen Hafens, der als äufserste Station nach Westen und Haupt-Seethor für Westfalen berufen erscheint, die Stellung der deutschen Häfen gegenüber den ausländischen zu stärken.

Schantung - Bergbaugesellschaft.

In der Discontogesellschaft in Berlin wurde Anfang October die Schantung-Bergbaugesellschaft gegründet, eine Colonialgesellschaft, deren werbendes Kapital zunächst auf 12 Millionen Mark festgesetzt worden ist, eingetheilt in 60 000 Antheile zu 200 *M*. Der Sitz der Gesellschaft ist in Tsintau. Der Aufsichtsrath besteht zumeist aus Mitgliedern der bekannten