

landespolizeilich geprüft und zur Bauausführung genehmigt. Der Grundbesitz ist in der Nähe von Daresalam, soweit Privatbesitzer beteiligt sind, geregelt, die Kaufverträge sind sämtlich abgeschlossen. Nach einer Entscheidung des Gouvernements müssen auch mit den Eingeborenen Kaufverträge geschlossen werden, wenn deren in Kultur befindliche Landflächen in Anspruch genommen werden. Die Verhandlungen mit den Eingeborenen und das Aufmessen der betreffenden Flächen ist bis Kilometer 90 im Gange.

Die Erd- und Felsarbeiten zum Herstellen des Bahndörpers werden eifrig betrieben; bis zum Schlusse des Monats November sollen dieselben bis Kilometer 88 fertiggestellt sein. Diese Leistung ist sehr beträchtlich, da vorzugsweise im Tale des Wsimbasi-Flusses viele Felsen gesprengt werden mußten. Es war sogar ein Tunnel von 100 m Länge auszuführen, der Mitte Oktober fertig geworden ist. Für diese schweren Arbeiten mußten italienische Unternehmer und Arbeiter herangezogen werden. Im übrigen aber finden sich auf den Baustellen genügend eingeborene Arbeiter ein; es darf sogar erwartet werden, daß auch westlich des Kngami-Flusses Eingeborene sich in genügender Zahl zur Arbeit stellen werden.

Inzwischen sind auch in Daresalam die Viech- und Ladevorrichtungen durch Vermehren der Leichtere und Auffüllen von Ladetranen wesentlich verbessert, so daß die auf den Seebampfern verladenen Schienen, Schwelmen, Lokomotiven und Wagen schon jetzt ordnungsgemäß und schnell an das Land gebracht werden. Durch den Bau eines großen Zoll- und Lagerhuppens und einer Kaianlage mit darauf gestreckten Eisenbahngleisen ist das weitere Verbessern dieser Einrichtungen in etwa sechs Monaten zu erwarten. Zur Zeit ist schon ein großer Teil der Schienen usw., auch 4 Lokomotiven und 45 Güterwagen, gelandet.

Das Eisenbahngleis ist vom Hafen Daresalam bis Kilometer 21 — Station Fugu — bereits vorgestreckt und wurde schon Anfang Oktober befahren. Jetzt sind alle Einrichtungen so getroffen, daß seit jener Zeit wöchentlich etwa 5 km Gleise vorgestreckt werden können. Es besteht also begründete Hoffnung, daß im Januar 1906 das Schienengleis bis an den Kngami-Fluß wird befahren werden können (fast 90 km).

Bezüglich der Länderzelle, welche die Eisenbahngesellschaft sich auf Grund des § 11 der Baukonzeption aneignen kann, ist bereits am 2. August 1905 mit dem Gouvernement ein Vertrag abgeschlossen worden, durch den bezüglich der in der 3 km breiten Zone rechts und links der Bahn liegenden herrenlosen Landflächen das Übereinkommen längs der ganzen Strecke getroffen ist. Wie oben erwähnt, werden jetzt die Flächen aufgemessen, die sich gegenwärtig im Besitze der Eingeborenen befinden. Da sich in unmittelbarer Nähe der Eisenbahn sehr viele Ortschaften vorfinden, die zum Teil stark bedrückt sein

sollen, so deutet dieser Umstand darauf hin, daß der Boden ertragreich ist. Leider liegen über den Umfang der in Kultur befindlichen Flächen die Quantität und Quantität der darauf erbauten Früchte u. dgl. m. Nachrichten noch nicht vor.

Auf Antrag der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft hat das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee beschlossen, wirtschaftliche Vorarbeiten in den durch die Daresalam—Morogoro-Eisenbahn aufzuschließenden Gebieten zur Ausführung zu bringen, für den Fall es gelingt, die nötigen Mittel von den Interessenten aufzubringen.

#### Berichtigte Sectare.

Die deutsche Admiralitätskarte Nr. 124 (Hafen von Tanga) ist mit großen Berichtigungen versehen worden.

#### Kamerun.

über die Ausdehnung der Baumwollkultur in Kamerun berichtet der Kaiserliche Gouverneur, wie folgt:

Die guten Erfolge, welche bisher mit der Baumwollkultur in einzelnen Zellen des Schutzgebietes erzielt worden sind, haben mich veranlaßt, weitere 30 Laften Saat zu je 50 Pfund aus Togo zu beziehen.

Die Saat ist an die Dienststellen in Bamenda, Banyo, Jolo, Garua, Fontembork, Kribi, Lolobork, Jaunde, Duala, Edea, Zohann-Albrechtshöhe, Zabassi und Eholova verteilt worden, nachdem dieselben rechtzeitig angemessen worden waren, das nötige Land vorzubereiten.

#### Togo.

##### Ausbau der Wege im Schutzgebiet Togo.\*)

Die Zunahme der Baumwollkultur in der Gegend von Ho ließ den Ausbau des Weges von Ho nach der nächstgelegenen Haltestelle der im Bau begriffenen Inlandbahn, Afshagun, in einen Fahrweg münchenswert erscheinen, da der Wagenverkehr den Baumwollbau in einer Gegend überhaupt erst lohnend macht. Ohne Wagenverkehr macht nämlich der Transport der Baumwolle zu große Schwierigkeiten. Einesseits ist bekanntlich der Transport durch Träger etwa doppelt so teuer wie der Transport mit Wagen. Andererseits verlangt der Trägertransport kleine Ballen, die dann vor der Verladung auf das Schiff zu großen Ballen, wie sie im Welthandel üblich sind, umgepreßt werden müssen, wodurch weitere Kosten verursacht werden, die beim Wagenverkehr ganz vermieden werden.

(Fortsetzung Seite 13.)

\*) Vgl. Deutsches Kolonialblatt 1904, S. 567.

