

c) Ausserdem wurde in dieser Zeit eine grössere Landungsbrücke erbaut, die ungefähr 140 m lang war. Auf derselben wurde ein Dampfkrahn aufgestellt und Dampfpinasse und Leichterfahrzeuge wurden angeschafft, und hiermit entstand ein regulärer, gut funktionierender Landungsbetrieb in Lüderitzbucht.

d) Ausser den Wohnhäusern für die Beamten und dem Bureaugebäude hatte die Gesellschaft auch Lager- und Kohlenschuppen errichtet und war durch all diese Einrichtungen nicht allein in die Lage versetzt, das Handelsgeschäft für eigene Rechnung zu betreiben, sondern ermöglichte durch ihren Landungsapparat auch anderen die Handelskonkurrenz, ausserdem übernahm sie die Güterspedition nach dem Inlande, und durch den Dampfkondensator wurde erst der reguläre Ochsenwagenbetrieb nach dem Innern durch Tränken der Ochsen in Lüderitzbucht in die Wege geleitet. All dieses ging Ende 1902 durch Kauf in den Besitz der Lüderitzbucht-Gesellschaft L. Scholz & Co., m. b. H., über.

In all diese Bauten und Anlagen hat unsere Gesellschaft ein Kapital von rund **M. 118000** investiert.

2) In Swakopmund hat unsere Gesellschaft für den Bau eigener Gebäude rund M. 254000 verausgabt, für Landungs-Inventar rund M. 9000 und für den Brunnenbau rund M. 18000, also zusammen **M. 281000**.

Alles zusammen **M. 399000**.

#### **g) Erwerbs- und Handelsunternehmungen.**

a) 1896 Gründung des Warengeschäfts in Swakopmund und Lüderitzbucht, letzteres wurde Ende 1902 an die Lüderitzbucht-Gesellschaft L. Scholz & Co., m. b. H., verkauft.

b) 1897 übernahm die Zweigniederlassung unserer Gesellschaft in Swakopmund den Bau von Häusern für Rechnung anderer und führte im Schutzgebiete als erste Massivbauten (Beton-Zementbauten) ein.

c) 1897 Uebernahme der Vertretung der Hanseatischen Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, Hamburg, und damit Einführung der Feuerversicherung im Schutzgebiete.