

Erscheint  
zweimal wöchentlich.

Erscheint  
Dienstags und Freitags.

# „Südwest“

Unabhängige Zeitung für die Interessen des gesamten Schutzgebietes

Bezugspreis:

Durch die Expedition monatlich 1,50 Mark; durch die Post für das Schutzgebiet, die übrigen Kolonien und für Deutschland, sowie für die sämtlichen Länder des Weltpostvereins vierteljährlich 3.— Mark. Einzelpreis der Nummer 30 Pfennig.

Herausgeber und verantwortlicher  
Schriftleiter  
Rudolf Kindt, Swakopmund.

Anzeigenpreis:

Die 5-gespaltene Petitzeile oder deren Raum 40 Pfg.; Geschäfts- und Reklamezeilen nach besonderer Berechnung. — Anzeigen werden durch sämtliche Annoncen-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie direkt durch A. Schulze, Swakopmund, entgegengenommen.

Swakopmund, Dienstag, den 23. Mai 1911.

Nachdruck nur unter Quellenangabe gestattet.

Nachdruck nur unter Quellenangabe gestattet.

## Vom Landesrat.

Hinsichtlich der unteren Staatsbahnstrecke müsse es sein Bewenden dabei haben, daß etwa alle drei Wochen ein Zug dort nach Bedarf verkehre.

Ueber die von G. Voigts angeregte Frage des Zusammenschlusses und gemeinsamer Leitung, will er sich nicht äußern. Eine Tarifreform sei im Gange. Geplant seien nicht nur Ermäßigungen auf Landesprodukte usw. sondern zum Ausgleich des Ausfalles eine Erhöhung der Tarife hochwertiger Güter. Ein einheitlicher Tarif mit der Otavibahn sei wahrscheinlich zu erreichen. Eine beträchtliche Verbilligung des jetzt sehr hohen Viehtarifes sei sicher. Die Stückgutarife sollen allgemein auf Wagenladungstarife plus besonderer Abfertigungsgebühr ermäßigt, die Personentarife sollen gestaffelt werden.

Kindt wünscht Auskunft, ob Verpachtung der Mittellandbahn beabsichtigt sei, und bittet den Gouverneur den Vertrag eventuell vor Abschluß dem Landesrat vorzulegen. Er wünscht, daß das Endziel unserer Bahnpolitik die Verstaatlichung und der staatliche Betrieb aller Strecken sei. Nur dadurch würden die Bahnen ihre Aufgabe dem Lande gegenüber voll erfüllen. Bei tüchtiger Leitung müsse auch in staatlicher Regie eine Bahn Ueberschüsse bringen. Er möchte näheres über die geplanten Tarife wissen und hofft, daß der Landesrat mit ihnen näher bekannt gemacht werde, da noch viele kleine Wünsche, hinsichtlich der Reform vorlägen. Er stellt am Schluß seiner Ausführungen den Antrag, die Pflicht der durch Grasland führenden Bahnen zur Anlage und Unterhaltung eines genügenden Brandschutzstreifens durch Verordnung festzulegen, außerdem den Bahnen zur Pflicht zu machen, dazwischenliegende brennbare Stoffe, wie Holz und Gras, zu beiseiten. Der wertvollste Besitz des Landes, der Graswuchs, dürfe auch durch Bahnen nicht immer wieder gefährdet werden.

Der Antrag wird angenommen. Gessert beschwert sich über die hohen Tarife der Südbahn. Talwärts habe die Bahn gar nichts zu fahren, dennoch seien die Tarife unerschwinglich hoch. Er weist weiter darauf hin, daß die Südbahn eine strategische Bahn sei, die eigentlich keine werbende Anlage darstelle. Die Zinsen für die zum Bau der Südbahn aufgenommene Anleihe müßten von Rechts wegen auf den Militäretat genommen werden, da sie diesen entlaste.

Bohnstedt äußert einige Wünsche zur Tarifreform. Stauch bestätigt, daß 99 Prozent der Wagen der Südbahn talwärts leer rollen und befürwortet billigste Talwärts-Tarife.

G. Voigts wünscht wiederholt, daß bei Aufstellung der neuen Tarife doch die Interessenten gefragt werden möchten und wünscht, daß die Viehtarife recht bald geändert werden.

Wardesky sagt, die Tarife wolle der Landesrat vorher sehen.

A. Voigts teilt als Kuriosum mit, daß Wollé auf der Südbahn als Sperrgut zu Tal rolle und wünscht die Berücksichtigung der Wollé bei der Reform.

v. Heydebreck verbreitet sich über die militärische Bedeutung der verschiedenen Bahnen. Nur der Strecke Seeheim—Kalkfontein gesteht er militärische Hauptbedeutung zu. Die Mittellandbahn werde, wenn eine Truppenverminderung eintreten sollte, bald auch keine militärische Bedeutung mehr haben.

A. Voigts tritt dem entgegen. Die Südbahn sei gewiß nicht wirtschaftlich gebaut. Sie nehme gar keine Rücksicht auf die Bedürfnisse der Bewohner. Ohne Rücksicht auf Ortschaften und Farmen, ziehe sie gemütlich und friedlich ihre eigenen Wege. Weder Rehoboth noch Gibeon würden berührt. Er richtet die Bitte an die Regierung, in letzter Stunde einzuhalten und die beiden Plätze nicht zu umgehen.

Baumeister Reinhardt nimmt das Wort dazu. Seinen Erläuterungen nach, würde die Berührung Gibeons durch die Bahn etwa 8—900 000 M. Mehrkosten für den Bau und jährlich etwa 20 000 M. mehr Betriebskosten verursachen. Außerdem würden die Frachten für die unterhalb Gibeons gelegenen Empfänger erheblich teurer werden. Wollé man nach Rehoboth hinein, so werde man an Baukosten etwa 500 000 M. mehr verausgaben müssen und jährlich für den Betrieb 18 000 M. mehr aufwenden. Für beide Orte seien übrigens Schmalspuranschlußgleise vorgesehen. Es müsse uns doch daran liegen, den Betriebszuschuß für die Mit-

tellandbahn möglichst herunterzudrücken, deshalb müsse man die Umgehung der beiden Orte gutheißen.

Sievers stellt den Antrag, Rehoboth nicht zu umgehen und begründet ihn. Er meint, bei dieser Angelegenheit hätten politische Gründe mitgesprochen. Aber das Kolonialamt habe seine Bedenken jetzt, wie er bestimmt wisse, fallen lassen. Der Gouverneur ruft dazu, davon sei ihm gar nichts bekannt.

G. Voigts und A. Voigts treten beide warm für Rehoboth, letzterer auch für Gibeon ein.

Dann antwortet der Gouverneur:

Die Bahntrasse sei vom Reichstag für militärische Zwecke vor allem bewilligt worden, um für das Reich Truppen zu sparen. Es sei nicht immer möglich, die Interessenten wegen der speziellen Trasse zu befragen. Man müsse oft den Augenblick wahrnehmen. Als er hergekommen sei, habe er sich vorgenommen, alles zu versuchen, um die Bahn für Rehoboth und Gibeon zu retten. Nachdem er aber die wirtschaftlichen Verhältnisse in Rehoboth kennen gelernt habe, könne er die Mehrausgabe Berlin gegenüber nicht mehr verantworten. Die Frachten für Rehoboth seien zu geringfügig. Daran seien die Verhältnisse schuld. Wollé er aber diese ändern, so müsse er das ganze Bastardland und die Bastards reformieren. Gibeon solle auch Schmalspuranschluß bekommen, aber die Hauptbahn hinzuleiten, sei, wie jeder Laie sehen könne, ohne Nachteile einfach unmöglich. Nachdem, was er gestern gehört habe, könne er das erst recht nicht in Berlin verantworten.

Grundsätzlich antwortet er, daß natürlich darauf hingezielt werde, die Bahnen sämtlich, früher oder später, in Staatsbetrieb zu übernehmen. Das sei aber durchaus nicht unbedenklich, da man in den Schutzgebieten bisher stets schlechte Erfahrungen mit Staatsbahnen gemacht habe. Möglich sei ein wirtschaftlicher Betrieb nur in engem Anschluß an die preussischen Staatsbahnen. Der Grund für die Mißerfolge liege im steten Wechsel des Personals im Kolonialbahndienst. Es fehlten die erfahrenen Leute, die Privatfirmen stets zur Seite seien. Das könne aber bei einem Zusammenschluß mit der preussischen Staatsbahn besser werden. Eine Vereinheitlichung des Bahnnetzes werde sicher einmal kommen, wenn auch jetzt vielleicht noch eine Verpachtung erfolgen werde, die ja auch die spätere Uebernahme durch den Staat vorbereiten könne.

Vom Vertrag mit der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft sagt er, daß er günstig sei, bis auf die Tarifregelung, weil da das Reich nur im Einverständnis mit der Bahn etwas durchsetzen könne.

Ueber die Tarifreform lasse er jetzt eingehende statistische Erhebungen anstellen, um festzustellen, wie sich die Einnahmen bei den neuen Tarifen künftig stellen würden. Er halte es für unnötig, die Tarife dem Landesrat vorzulegen, gedanke aber die Handelskammern und den Farmerbund um ihre Ansicht zu befragen, sobald es soweit sei.

Freitag, den 12. Mai 1911.

Die Verhandlung über die Einnahmen aus Eisenbahnbetrieben setzt sich fort.

Schlettwein bringt das Nordbahnprojekt zur Sprache und wünscht darüber Auskunft.

Der Gouverneur teilt mit, daß drei Wege in Betracht kämen, die nach wirtschaftlichen, politischen und finanziellen Gesichtspunkten untersucht würden.

(Baumeister Schubert ist bereits vom Norden zurück und wird Montag nach dem Süden gehen, wo seiner offenbar eine besondere Aufgabe harrt. Die Schriftleitung.)

Kindt beschäftigt sich ebenfalls mit der Nordbahn. Er ist entschieden dagegen, daß jetzt dort eine teure Bahn gebaut werde, deren Verzinsung, Amortisation und Betrieb das Schutzgebiet neue Unsummen kosten könnte. Die finanzielle Lage des Landes gestatte das nicht. Die Absicht der Regierung, mit dem freiverwendeten Schmalspurgleis der oberen Staatsbahnstrecke diese Nordbahn zu bauen, könne nur dankbar begrüßt werden. Er macht darauf aufmerksam, daß eine teure Bahn Frachten suchen müsse, um die Zinsen usw. herauszuwirtschaften. Es werde in solchem Fall bald die Frage eines Anschlusses nach dem portugiesischen Hafen Port Alexander auftauchen, das Lieblingsprojekt der South West Africa Co., dessen Ausführung zwar der meist englischen Gesellschaft Nutzen, dem Schutzgebiet aber empfindlichen Schaden bringen würde. Er warne davor.

Dann kommt er weiter auf die Ambolander-schließung zu sprechen und hält den Augenblick für

günstig, eine Residentur dort einzurichten, die den regelmäßigen Arbeitersatz zu kontrollieren habe, daneben aber die etwa zugelassenen Händler. Redner weist auf die Viehtransporte aus Amboland nach Angola hin und bedauert, daß unserer Viehzucht keine Ambolandkühe zur Zucht verschafft werden könnten. Er rühmt die Kreuzungsprodukte aus Ovambokühen und guten Bullen als groß und fleischig, von gutem Bau und viel Milch gebend.

Sodann erinnert er an die Verhandlungen über die Trace der Mittellandbahn, bei denen die Aussicht, Rehoboth mit der jetzt gewählten Trace berühren zu können, ein sehr erheblich ins Gewicht fallendes Moment gewesen sei, auch in politischer Beziehung. Es sei eigenartig, daß jetzt alles anders sei. Die Werte, die in Rehoboth vernichtet würden plus dem an dem entstehenden Bahnhof Rehoboth später anzulegenden Kapital, machten zusammen vielleicht doch mehr aus, als die 500 000 Mark, die mit der Umgehung Rehoboths gespart werden könnten. Er trete für Rehoboth ein. In Gibeon lägen die Verhältnisse leider viel ungünstiger, nach allem, was hier gesprochen sei, deshalb könne er nicht zuraten, die fast eine Million Mehrkosten aufzuwenden, um den Ort zu erreichen. Der Anschluß durch Stichbahn müsse aber gleich gebaut werden.

Der Gouverneur will die Nordbahn klein bauen. Nur wenige Millionen Anleihe, geringe Verzinsung und billiger Betrieb. Er stimmt Kindt darin bei. An eine Weiterführung dieser Bahn nach Port Alexander, die Kindt befürchte, wäre nicht zu denken.

Auch ihm wäre es lieber, die Verzinsung der Mittellandbahn, wie Kindt das gern sähe, auf Kapitel 2 „Militärverwaltung“, zu übertragen. Leider aber läge darüber ein Reichsgesetz vor, das man nicht beiseite schieben könne. Er wendet sich gegen die Residentur im Amboland und untersucht zunächst den Ausdruck Residentur, die nicht in Betracht käme. Er ist gegen eine sofortige Besetzung. Wer Bantuneger keme, wisse, daß deren Land allerdings immer leicht zu besetzen sei. In wenig Jahren aber käme dann mit unfehlbarer Sicherheit ein Aufstand, da die Neger sich bald den Weißen überlegen glaubten. Wenn eine Besetzung erfolge, dann nur eine mit starker Macht! Daß sei aber erst möglich, wenn die erste Vorbedingung, die Bahn, vorhanden sei. Die Besetzung dürfe nicht mit zu guten weißen Soldaten erfolgen, sondern es müßten dann mehrere Kompagnien schwarzer Soldaten irgendwoher angeworben werden. Dann müsse man auch sofort eine Verwaltung einrichten. Die Sperre des Ambolandes könne wegen der Warnung Oesterrats vor Ostküstenfiebergefahr nicht aufgehoben werden. Er glaube nicht an die Verwendbarkeit des Ovamborindes als Unterlage bei Höherzucht, wie Kindt behauptet habe. Das Ovamborind sei nur klein, wie überall an der Westküste.

Schad fragt wegen der unteren Staatsbahn und der Gouverneur erwidert nochmals, daß etwa alle drei Wochen ein Zug verkehren solle; daran werde festgehalten.

Schad tritt in längeren Ausführungen für Karibib und die Beibehaltung der dortigen Hauptwerkstätte ein. Angelegtes Kapital dürfe nicht immer vernichtet werden. Er bestreite auch, daß die Verlegung der Werkstätte nach Fertigstellung der Mittellandbahn notwendig sei. Baumeister Reinhardt entgegnet ihm und bleibt dabei, daß die Hauptwerkstätte, wie bei der Otavibahn, nach dem Schwerpunkt des Betriebes, der ungefähren Mitte, gehöre.

Sievers plädiert nochmals für sein Rehoboth und der Gouverneur erwidert, daß die Rücksicht auf die dortigen Geschäfte die Umgehung des Ortes mitbestimmt habe. Dadurch blieben die Werte dort wenigstens noch einige Jahre erhalten!

A. Voigts will von Ovambovich nichts wissen. Es sei minderwertig, auch sei Seuchengefahr zu groß. Er kommt dann auf seine gestrigen Ausführungen über den Süden zu sprechen, die er korrigiert. Er sei mißverstanden worden, er habe den Süden durchaus nicht schlecht gemacht. Er sei nur regenärer als der Norden, aber sonst wolle er nicht tauschen.

Wardesky sagt, er sei von Kindt und dem Gouverneur mißverstanden worden, er habe nicht der Kapspurbahn das Wort geredet, er habe nur dafür einen geeigneten Unterbau mit Schmalspuroberbau verlangt. An der South-West Co. habe er kein Interesse. Er habe bei der Südbahn die Leistungsfähigkeit der Otavibahn erst recht hoch schätzen gelernt.