

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 Auslands, sowie direkt durch A. Schulze, Swakopmund, entgegengenommen.

Swakopmund, Dienstag, den 18. Juli 1911.

Nachdruck nur unter Quellenangabe gestattet.

Nachdruck nur unter Quellenangabe gestattet.

## Ostküstenfieber

### Grenzabspernung, Viehversicherung.

II.

Alle vorangegangenen Erörterungen bezogen sich auf Vorkehrungsmaßregeln gegen die Einschleppung der Seuche. Was im einzelnen zu tun bleibt, wenn Ostküstenfieber in einem Bezirke festgestellt werden sollte, muß natürlich in erster Linie den Behörden, besonders den Tierärzten überlassen bleiben. Man hat in Südafrika im Laufe der Jahre ja viel Erfahrungen in der Bekämpfung der Seuche gemacht, wenn diese sich auch sämtlich darauf beschränken, dem Vorwärtsdrängen Einhalt zu tun, nicht die erkrankten Tiere zu heilen. Gegen die Krankheit selbst ist noch kein Kraut gewachsen, und man versteht bis heute noch nicht die gesunden Tiere durch Impfung, wie dies Robert Koch bei der Rinderpest glänzend gelang, zu immunisieren.

Unsere Behörden werden sicherlich auf der Hut sein, um das Verhängnis so lange vom Schutzgebiet fern zu halten, die bis dahin getroffenen Maßregeln sprechen dafür. Man darf aber eines nicht vergessen: In den einmal infizierten und auf natürlichem Wege immun gewordenen Rinderbeständen, wie in Uganda (Englisch-Ostafrika) und Ruanda (Deutsch-Ostafrika) verliert sich der Keim der Krankheit niemals wieder, weil er auch von den immunen Kälbern durch den Zwischenwirt, die Zecke, jederzeit auf gesunde Tiere übertragen werden kann. Englisch-Südafrika werden wir vielleicht bald ebenfalls als völlig verseucht betrachten müssen. Es bleibt uns nach Dr. Theiler selbst, dann nichts anderes übrig, als damit zu rechnen, daß wir uns für alle Zeiten gegen unsere Nachbarschaft absperrern müssen. Wird es nun überhaupt gelingen, eine Rinderkrankheit, die unsere Nachbarländer, wie es den Anschein hat, nach und nach völlig durchsucht, durch jahrzehntelange Absperrung der Grenzen aus dem Schutzgebiet fern zu halten? Oder muß man nicht vielmehr daran denken, daß ein mal doch die Stunde kommt, die auch von unseren Rinderbeständen verlangt, daß sie der verheerenden Krankheit ihren Tribut zahlen, bis sie nach Generationen völlig immun geworden sind? Man sollte sich immerhin darauf vorbereiten! Denn nur die Entdeckung einer geeigneten Impfmethode würde uns das Mittel an die Hand geben, unsere Rinder gegen die immerwährend drohende Gefahr wirksam zu schützen, und dies Mittel hat die Wissenschaft bis heute trotz eifriger Forschens noch nicht gefunden. Ob sie es jemals finden wird und ob dann nicht zu spät für uns, bleibt zum mindesten eine Frage, die erst die Zeit beantworten wird.

Das Eindringen der Seuche wird also aller Voraussicht nach nicht für alle Zeiten zu verhindern sein und eine Schädigung unserer Viehzucht ist, wenn vielleicht auch erst nach Jahren trotz der anzuwendenden Vorsicht mit Sicherheit zu erwarten. Weiter ist aber zu erwarten, daß man im Schutzgebiet dann in der Lage ist, eine schnelle Ausbreitung der Krankheit über das ganze Land erfolgreich zu bekämpfen, wie dies heute im englischen Südafrika geschieht. Die Verluste werden, das darf man mit Sicherheit annehmen, nicht im ganzen Lande gleichzeitig zu tragen sein. Und es wird sich ermöglichen lassen, sie auf viele Schultern zu verteilen, also weniger fühlbar zu machen, durch die Einführung der Zwangsversicherung!

Grade die zwangsweise Viehversicherung ist das einzige Mittel, mit Hilfe dessen das Land vor den sonst unberechenbaren, bösen Folgen einer Einschleppung des Ostküstenfiebers geschützt werden kann; im Verein mit allergrößter Vorsicht, den aufmerksamsten Vorkehrungen gegen die Seuche natürlich. Nur dadurch, daß der einzelne, dessen Bestände von der Seuche ergriffen und dezimiert werden, aus der Versicherung entschädigt und zwar vollständig entschädigt wird, ist es möglich, das Zugrundegehen der Betriebe zu verhindern! Die Allgemeinheit der Farmer mit Beihilfe des Staates — die in Aussicht gestellten zwei Millionen — würde sehr wohl so die Verluste ohne tiefgreifende Schädigung der Farmwirtschaft zu ersetzen vermögen. Die in jener Versammlung des Farmvereins Gobabis gegen die Versicherung geäußerten Bedenken, die darin gipfelten, jede Versicherung, die nicht über gewaltige Reservfonds verfüge, sei im Falle des Eindringens des Ostküstenfiebers illusorisch, sind, wie aus Vorstehen-

dem erhellt, nicht so berechtigt, wie es beim ersten Lesen den Anschein hat. Grade die Grenzbezirke sollten mit aller Energie für die Versicherung eintreten und den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens zu beschleunigen suchen, denn sie sind am ehesten gefährdet und werden am ehesten ihre unendliche Wohltat verspüren.

Es gilt zusammenzustehen und mit gemeinsamer Kraft den anrückenden bösen Feind so lange als möglich fern zu halten. Wenn er aber einbrechen sollte, die Wunden, die unserer Farmwirtschaft im Kampfe mit ihm geschlagen werden, so rasch als möglich zu heilen. Kleine Mittel, die einen einzelnen Bezirk und für einige Zeit vielleicht einen immerhin zweifelhaften Schutz geben, können letzten Endes nicht dem ganzen frommen; es gilt mehr, es gilt das Herausziehen einer neuen schweren Prüfung der Farmwirtschaft mit Einsetzung der Kräfte aller zu verhindern. Und das ist auf dem Wege der zwangsweisen Viehversicherung ganz gewiß, aber auch einzig und allein zu erreichen!

## Von der Bagdadbahn.

Von Dr. Paul Rohrbach.

(Schluß.)

Damaskus, den 19. April 1911.

Allerdings wäre eine direkte Schienenverbindung Aleppo-Alexandretta erheblich kürzer, aber sie würde, wie gesagt, gleichfalls eine kostspielige Durchbohrung des Amanus voraussetzen. Zwei große Tunnel aber, einer bei Bagtsche und einer bei Beilan, verbieten sich mit Rücksicht auf die Rentabilität des Ganzen von selbst, und aus dem Grunde kann die Abzweigung von der Hauptlinie meerwärts erst hinter dem Tunnel von Bagtsche stattfinden. Für die aus dem Innern kommenden Frachten, die so wie so einen langen Weg auf den Schienen zurücklegen müssen, bedeutet die verhältnismäßig geringe Verlängerung des Landtransportes nicht viel; dagegen ist es von der größten Wichtigkeit, daß durch den gefundenen Ausweg sowohl den schlechthin maßgebenden militärischen Gesichtspunkten Rechnung getragen, als auch der einzig geeignete syrische Hafen mit der Bagdadbahn verbunden wird. Wäre das nicht geschehen, so hätte Alexandretta immer einen der Angriffspunkte gebildet, wo die Engländer mit ihren Eisenbahnplänen einsetzen können. England hat gleich allen übrigen im Orient wirtschaftlich interessierten Nationen, ein starkes Interesse daran, daß die alten Kulturländer am Euphrat und Tigris wieder ökonomisch belebt werden, aber es ist gleichzeitig daran interessiert, daß die erforderlichen Bahnlinien seinen politischen Zielen Rechnung tragen. Das ist am wenigsten dann der Fall, wenn sie die militärische Kraft der Türkei stärken, und am meisten dann, wenn die Anfangs- und Endpunkte des Bahnsystems unter die militärische Kontrolle Englands, das heißt, der englischen Flotte genommen werden können.

Sehr bezeichnend für die englischen Wünsche ist der Gegenplan, den Willcocks, der Vater der jetzt in Gang gekommenen mesopotamischen Bewässerungspläne, gegen die deutsch-türkische Bagdadbahn entworfen hat. Willcocks geht davon aus, daß das Gebiet von Bagdad gegenwärtig durch die Dampferverbindung auf dem Tigris, der bis Bagdad aufwärts für größere Flußfahrzeuge schiffbar ist, ohnehin an das englische Interessengebiet des persischen Golfs angeschlossen erscheint. So lange nicht eine strategisch gesicherte Bahn von Norden her durch türkisches Gebiet Bagdad erreicht, ist England immer in der Lage, im Konfliktfall hier überlegen aufzutreten. Darüber hinaus liegt den Engländern natürlich auch daran, Babylonien und Mesopotamien durch eine Eisenbahn mit dem Mittelmeer zu verbinden. Diese will Willcocks aber nicht im Zuge des deutsch-türkischen Projekts, sondern dem Lauf des Euphrat entlang gebaut wissen, etwa über Hit und Abu Kemal oder Deir es Zor nach Palmyra, und von dort nach Damaskus und einem nördlichen oder mittleren Hafen an der syrischen Küste sich gabelnd. Die Häfen aber, sei es Beirut, sei es Tripoli, sei es Ladikije, sei es Alexandretta, sind natürlich von England leicht zu beherrschen. Die ganze Willcocksche Idee käme also darauf hinaus, eine Bagdadbahn zu bauen, die in der indisch-persischen Machtzone Englands anfängt und zwischen den bei den englischen

Positionen im östlichen Mittelmeer, Cypern und Aegypten endet. Man wird der Idee das Zeugnis ausstellen können, daß sie nicht schlecht ersonnen ist, aber nicht im türkischen, sondern im englischen Interesse.

Was den Verzicht der Bagdadbahngesellschaft auf die Endstrecke betrifft, so liegt alle Veranlassung vor, ruhiges Blut zu bewahren. Diejenigen Gesichtspunkte, die hier in Frage kommen, sind folgende: 1. Die finanziellen. In dieser Beziehung ist durch die türkische Kilometergarantie dafür gesorgt, daß deutsches Kapital nicht zu Schaden kommt. 2. Das politische Bedürfnis der Türkei. Diesem ist vorläufig gedient, wenn das Bagdadgebiet mit dem Kern des Reichs solide verbunden ist. Ueber Bagdad hinaus besitzt der Bahnbau für die Türken einstweilen kein dringliches Interesse, und soweit ein Interesse vorliegt, ist es mehr wirtschaftlicher, als militärisch-politischer Natur. Den notwendigsten Verkehrsbedürfnissen ist durch die Flußverbindung genügt. 3. Das politische Interesse Deutschlands. Dieses geht mit dem türkischen absolut konform und erschöpft sich in der Befriedigung des letzteren. Wir haben im türkischen Orient weiter keinen Wunsch, als daß die Türkei militärisch und ökonomisch so stark wird, wie irgend möglich. Unser Verhältnis zur Türkei beruht auf der klar vor Augen liegenden Tatsache, daß die deutsche und die türkische Macht gleichmäßig den englischen Weltherrschaftstendenzen hinderlich sind. Die Engländer empfinden unsere Seemacht störend, und sie wünschen unter irgend einer Form bestimmte Gebiete des türkischen Reichs unter ihren Einfluß zu bringen. Deutschland dagegen und die Türkei haben England gegenüber kein anderes Bedürfnis, als ohne Angriff auf irgend welche fremden Lebensinteressen ihre nationalen Notwendigkeiten zu konsolidieren. Sie wollen also England nicht angreifen, müssen aber beide unter Umständen eines englischen Angriffes gewärtig sein. Da dieser sich, was die Türkei betrifft, jedenfalls zuerst gegen das Bagdadgebiet richten würde, so wäre es vom Uebel, wenn Bagdad durch eine Eisenbahn früher mit der englischen Operationsbasis am persischen Golf in Verbindung gebracht würde, als bis eine türkische Bahn, d. h. eben die Bagdadbahn, es vom Norden her erreicht und fest mit dem übrigen Körper der Türkei verbindet. Wir haben also nicht die geringste Eile, eine Verständigung über den Bau der Endstrecke zu suchen; ja, unsertwegen brauchte und sollte mit dieser nicht früher begonnen werden, als bis die Bagdadbahn Bagdad erreicht, d. h. wie jetzt hier versichert wird, in etwa 5 Jahren. Vorläufig aber besteht die dringendste Notwendigkeit darin, daß die Schienen so bald wie möglich nach Aleppo kommen. Damit wird die gegenwärtig noch ca. 500 km breite eisenbahnlose Lücke zwischen der Bauspitze des kleinasiatischen Abschnitts der Bagdadbahn und dem Beginn des syrischen Netzes in Aleppo geschlossen. Sobald das der Fall ist, können die Türken, wenn es darauf ankommt, ihre Armee nach Syrien und weiter südwärts in Marsch setzen. Dort liegt die ägyptische Flanke Englands offen da, und es bedarf nur einer sehr kurzen Ueberlegung, um aus dieser Tatsache den eminent friedenserhaltenden Wert zu entnehmen, den jeder neue Kilometer Bagdadbahn besitzt. Von Monat zu Monat gestaltet sie sich mehr zu einem wirksamen Versicherungsinstrument für Deutschland wie für die Türkei gegen die Gefahr eines englischen Angriffs, der sicher nicht im Bereich der nahen Erwägungen gegenwärtig verantwortlicher englischer Staatsmänner liegt, der aber bei einem Wechsel der regierenden Partei in England oder aus anderen Gründen, denen nachzugehen hier nicht erforderlich ist, doch eines Tages Wirklichkeit werden könnte — wenn eben nicht die Bagdadbahn wäre.

Gerade als ich Aleppo vor wenigen Tagen verließ, war alles voll von Bagdadbahndingen. Ingenieure, Aerzte, Unternehmer und andere Geschäftsleute waren zur Stelle: die einzelnen Baulose wurden vergeben, Arbeiter angeworben, Bauabschnitte trassiert usw., und der Chef des Ganzen, Meißner-Pascha, der auch die türkische Mekkabahn gebaut hat, war im Begriff, nach Bagdad selbst zur Leitung der dortigen Arbeiten abzureisen. Im Augenblick wird an folgenden Punkten gearbeitet: am Nordfuß des Taurus ins Gebirge hinein, von Adana gleichzeitig nach Norden gegen das Gebirge und nach Osten gegen Osmanije, von Aleppo gegen Bagtsche und gegen den Euphrat. In Kürze werden auch die Baukolonnen von Bagdad her nordwärts vorgehen.