

Erscheint  
zweimal wöchentlich.

Erscheint  
Dienstags und Freitags.

# „Südwest“

**Unabhängige Zeitung für die Interessen des gesamten Schutzgebietes**

**Bezugspreis:**

Durch die Expedition monatlich Mark 1,50; durch die Post für das Schutzgebiet, die übrigen Kolonien und für Deutschland, sowie für die sämtlichen Länder des Weltpostvereins vierteljährlich Mark 3,— Einzelpreis der Nummer 80 Pfennig.

Herausgeber und verantwortlicher  
Schriftleiter  
**Rudolf Kindt, Windhuk.**

**Anzeigenpreis:**

Die 5-gespaltene Feitzelle oder deren Raum 40 Pfennig; Geschäfts- und Reklamazeilen nach besonderer Berechnung. — Anzeigen werden durch sämtliche Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes, sowie durch d. Swakopmunder Buchhandlung G.m.b.H., entgegengenommen

**Windhuk, Freitag, den 21. November 1913**

Nachdruck nur unter Quellenangabe gestattet

## Die außerordentliche Tagung des Landesrates und die dort gefaßten Beschlüsse.

III.

Nächst der Wassererschließung nahm die Erörterung von Bahnfragen diesmal im Landesrat einen breiten Raum ein. Auf Grund einer Vorlage der Regierung sollte die Körperschaft zunächst entscheiden, ob Otjiwarongo oder Kalkfeld als Ausgangspunkt der Ambolandbahn zu wählen sei. Für Otjiwarongo traten nur die beiden Herren aus dem Bezirk Outjo ein, dessen Bevölkerung verständlicherweise zunächst im Auge hat, daß ein etwas kürzerer Frachtweg auch billigere Fracht bedeutet. Der Landesrat aber legte den Hauptwert darauf, die Linie im Einklang mit der künftigen Ausgestaltung unseres Bahnnetzes zu erbauen. Und dabei kommt die schon vor langen Jahren erörterte Diagonallbahn durch den Norden und die Mitte in Frage, die zugleich eine bessere Verbindung von Nord und Süd in Aussicht stellt, jenes Projekt, das Herr Tönnessen mit Eifer und Energie verfochten hat, allerdings bisher ohne Erfolg. Immerhin bedeutet die Strecke Otjiwarongo—Outjo ein Stück dieser Bahn, deren Fortsetzung nach Osten über Waterberg südöstlich verlaufen und nach Westen sich nordwestlich wenden muß. Näher darauf einzugehen erübrigt sich, weil die Protokolle dies ausführlich behandeln.

Weiter ergriff der Landesrat die Initiative und forderte die Projektierung einer Ostbahn nach Goba bis und die Einstellung einer ersten Rate hierfür in den Etat. Sehr erfreulich war dabei, daß der ganze Landesrat geschlossen die Notwendigkeit dieses Bahnbauwerkes anerkannte; nur der Vertreter von Hasuur suchte die Vorberechtigung einer Bahn Keetmanshoop—Hasuur mit Rücksicht auf die Verbindung mit der Union darzutun. Vergebens, denn der Landesrat stimmte ihm nicht zu, sondern stellte sich auf den Standpunkt, daß die nordöstlichen Teile des Schutzgebietes zu ihrer Entwicklung gebieterisch einer Bahn bedürfen und daß für deren Bau die Erwägung, ob sie in absehbarer Zeit im Unionsgebiet eine Fortsetzung finden werde, nicht von ausschlaggebender Bedeutung sei.

Interessant ist, daß gleichzeitig „Südafrika“ in Nr. 19 vom 25. Oktober eine Unterredung veröffentlicht, die Herr Rechtsanwalt Alfred Cohn mit dem Unionsminister General Smuts hatte, einem der bedeutendsten Männer des britisch-englischen Südafrika. Herr Smuts äußerte sich sehr liebenswürdig und — sehr unverbindlich und in allgemeinen Redensarten. Ueber die Bahnfrage sagte er dem Zeitungsbericht zufolge:

„Wer jedoch nun dächte, daß zu diesem Zwecke sofort ein paar Bahnprojekte beschlossen werden müßten, der greife den Umständen voraus. Eine voreilige Verbindung dürfte der Rücksicht auf zu berührende Distriktsinteressen und eine noch nicht abgeschlossene innere Ausgestaltung nicht vorausgehen. Wenn immer das Problem der Grenzverbindung auf dem Schienenwege zur Erwägung gelange, so sei gleichzeitig ein Blick auf die Gestaltung und Entwicklung der Projekte im Norden von Südwest (Lobitobahn) zu werfen, damit ein vernünftiger Nutzenanschlag nicht durch blinde Eile ausgeschaltet werde. Sonst habe die Unionsregierung im Prinzip nichts gegen eine Bahnverbindung mit Südwest, für deren Einleitung man bestrebt sein würde, den richtigen Augenblick zu finden.“

Diese Worte sind nicht danach angetan, die Hoffnungen der Freunde des Keetmanshoop—Hasuur-Gedankens zu entflammen. Im Gegenteil: der sehr deutliche Hinweis auf den Norden („Lobitobahn“ heißt es eingeklammert) läßt erkennen, daß Herr Smuts glaubt, die Union habe ein größeres Interesse an einer Bahn, die mehr diagonal verlaufe und mehr nördlich an der Atlantikküste ende! Es deuten Zeichen darauf hin, daß zur Zeit wieder einmal Verhandlungen im Gange sind, die sich, vorsichtig ausgedrückt, mit der Frage beschäftigen, auf welche

Weise für das nördliche Schutzgebiet ein guter Hafen erworben werden kann. In Verbindung damit dürfte Herr Smuts Worten vielleicht eine besondere Bedeutung beizumessen sein. Es wäre nicht unmöglich, daß die jetzt vom Landesrat befürwortete Strecke Otjiwarongo—Outjo noch einmal ein Stück einer Bahn würde, die, den Norden von Südwestafrika diagonal durchschneidend, über Waterberg, bei Ekuja den schwarzen Nosob überschreitend, zwischen diesem und dem weißen Nosob hindurch nach Gobabis führt und von dort in südöstlicher Richtung durch die Katalahari schurstracks nach Johannesburg oder Pretoria. Die Ausführungen des Herrn Smuts sind u. E. nicht gut anders auszulegen. Daß die Bahn von Lobitobay nach dem Katangadistrikt jemals für die Beförderung der von Europa kommenden Passagiere und der Post nach den Unionszentren in Frage käme, ist des ungeheuren Umweges wegen ausgeschlossen; es kann nur gemeint sein, daß eine bei einem guten Hafen in Angola ansetzende Diagonallbahn wichtiger sei, als eine solche von Lüderitzbucht über Keetmanshoop—Hasuur nach der Union.

Wir wollen damit durchaus nicht gegen eine solche Bahn Stimmung machen, erörtern im Zusammenhang mit dem Ergebnis der Landesratsverhandlungen nur, wie die Lage in der Tat ist. Daß früher oder später auch der Süden einer direkten Verbindung mit der Union bedarf, schon um den südafrikanischen Markt möglichst auszunutzen und von dorthier Kohle zu beziehen, ist unbestritten; man soll aber nicht auf Grund der Ausführungen des Generals Smuts annehmen, die Unionsregierung lege großen Wert gerade auf den Bau einer Bahn nach Hasuur. Es ist besser, wir sehen darin klar, als daß wir der Regierung des benachbarten Staates — mit dem wir doch gute Beziehungen unterhalten wollen — durch eine übertriebene Agitation zugunsten einer Bahn Schwierigkeiten bereiten, für deren Bau der Zeitpunkt nach Ansicht dieser Regierung noch nicht gekommen ist. Denn Schwierigkeiten werden wir der Unionsregierung doch bereiten, da sich immerhin in den dafür in Frage kommenden, von einer solchen Bahn durchschnittenen Distrikten der Union Interessenten finden werden, die sich der Agitation anschließen. Kurz wiederholt: die Verbindung des Südens mit der Union wird hergestellt, was aber den Zeitpunkt angeht, so soll man nicht zu sehr drängen.

Zusammengefaßt haben die Verhandlungen im Landesrat über die Linienführung von Bahnen erwiesen, daß die Körperschaft auch hierin die großen Gesichtspunkte erkennt und ihre Beschlüsse diesen anzupassen bemüht ist.

Doch damit sind wir noch nicht am Ende mit dem heutigen Thema Landesrat und Schutzgebietsbahnen. Erwähnt sei zuerst noch der Vorschlag des Herrn Wardesky, die Swakopfarmen durch eine Bahn mit der Küste zu verbinden. Einen formulierten Antrag hat das genannte Landesratsmitglied nicht gestellt, doch wurde dieser, einmal eingebracht, u. E. nach die Zustimmung der Mehrheit des Landesrats gefunden haben. Vielleicht unterblieb die Einbringung des Antrages deshalb, weil die Stellungnahme der Regierung hierzu ungewiß erschien.

Von großer Bedeutung war ein Telegramm, das vom Kolonialamt während der Verhandlungen einging. Darin wurde bekanntlich vorgeschlagen, daß für die Ambolandbahn bestimmte schwerere Kapspurgleise auf der Otjivabahnstrecke von Swakopmund nach Omaruru in Otavispur, also 60 cm-Spur, zu verstrecken und das dort aufgenommene Gleis dafür beim Bau der Ambolandbahn zu verwenden. Es würde dies einmal den Vorteil haben, daß an Frachtpart werden könnte, weiter, daß bei einem späteren Umbau der Otjivabahnstrecke in Kapspur das notwendige Gleis schon zur Stelle wäre und nur nach Verbreiterung des Unterbaues in Meterspur auseinandergezogen zu werden brauchte. Der Landesrat hat sich auf Vorschlag des Herrn Gouverneurs bekanntlich dafür ausgesprochen, daß dann möglichst auch sofort ein Umbau des genannten Teiles der Otjivabahnstrecke in Kapspur vorgenommen werden sollte. Die Angelegenheit ist von großer Tragweite und es verlohnt sich schon, noch einiges darüber zu sagen.

Die einfache Ver Streckung des neuen, schweren Gleises auf der Otjivabahn würde an Mehrkosten dem Telegramm des Kolonialamts zufolge 1½ Millionen verursachen. An den bestehenden Betriebsverhältnissen würde dadurch nichts verändert werden. Ganz anders aber würden sich die Dinge gestalten, wenn gleichzeitig der Kapspurbetrieb auf der Otjivabahn entweder bis Karibib oder bis Omaruru eingeführt werden würde. Daß dies besonders auf der Strecke Swakopmund—Karibib einen großen wirtschaftlichen Vorteil zu bedeuten hätte, ist jedem mit den Verhältnissen Vertrauten sonnenklar. Das Umlanden in Karibib hat große wirtschaftliche Verluste im Gefolge und verlangsamt und erschwert den Betrieb. Es gibt drei Möglichkeiten, falls man tatsächlich dem Vorschlag des Landesrats entsprechend umbauen wollte.

Erstens die ganze für die Aufnahme des schweren Gleises bestimmte Strecke, also Swakopmund—Ongwati—Omaruru und Ongwati—Karibib umzubauen. Die Folge davon würde sein, daß Omaruru Umschlagplatz werden müßte. Dort wären die nach dem Norden gehenden und daher kommenden Güter von der Kapspur auf die Schmalspur zu setzen oder umgekehrt. Die Betriebsleitung der Otjivabahn selbst steht, wie Erkundigungen ergaben, auf dem Standpunkt, daß an sich ein solches Umsetzen keine unüberwindlichen technischen Schwierigkeiten haben würde. Vermutlich würde man den Wagenkasten vermittels eines Krans von dem einen Radgestell herunterheben und auf das andere setzen, wo es mit Bolzen wieder befestigt werden würde. Etwas anderes würde aber im Wege sein und diese Lösung des Problems erschweren, das ist die Tatsache, daß sich die Hauptwerkstätte der Bahn in Usakos befindet. Man würde also alle der Ausbesserung bedürftigen Schmalspurwagen, auch die Radgestelle, nach Usakos zu schaffen haben oder — die Werkstätte nach Omaruru verlegen müssen. Daß Usakos einstmals falsch gewählt war, tut nichts zur Sache; jetzt ist es vorhanden und die dort vom Reich (durch Uebernahme der Otjivabahn), von der Gesellschaft selbst und von Privaten investierten Werte können nicht brach liegen bleiben. Das Herunterschaffen aller Reparaturstücke aber von Omaruru nach Usakos würde doch bedenkliche Mehrkosten verursachen. Ein Ausweg würde sein, in Omaruru eine kleinere Reparaturwerkstätte zu errichten, so daß nur die Maschinen selbst nach der Hauptwerkstätte geschafft werden müßten. Das nördliche Schutzgebiet würde durch eine solche Verschiebung der Umschlagstelle nach Norden Vorteile haben, weil die ganze 500 km lange Strecke Swakopmund—Otavi dadurch fast genau in zwei gleiche Hälften zerlegt würde und so ein viel günstiger Fahrplan als bisher aufgestellt werden könnte. Es würde ebenso leicht möglich sein, die von Omaruru bis Tsumeb oder Grootfontein verbleibenden 330 und 350 km in einem Tage zurückzulegen, wie früher die Strecke Usakos—Swakopmund und Swakopmund—Karibib in einem Tage durchfahren würde. Der Norden über Otjiwarongo hinaus würde daher einen Tag an Reisezeit sparen. Bei der schnell vorwärts drängenden Entwicklung des Bezirkes Omaruru und der Stadt wäre eine solche Lösung der Frage immerhin zu überlegen.

Sodann käme zweitens in Frage die Linie Swakopmund—Ongwati—Karibib in Kapspur umzubauen, von Ongwati bis Omaruru aber einstweilen nur das Kapspurgleis in Otjivabahnspur zu verlegen, bis der ganze Norden für den Umbau reif geworden ist. Dem steht im Wege, daß sich dann in Ongwati die gleichen Schwierigkeiten ergeben würden wie bei Omaruru. Da der Abzweigungspunkt sich aber wegen Wassermangels für die Anlage einer Betriebswerkstätte nicht eignen würde, würde wiederum eine solche in Omaruru notwendig. Immerhin würde so der gleichzeitige Umbau des Unterbaues zur Aufnahme der Kapspurweite auf der technisch nicht leichten Strecke Ongwati—Omaruru überflüssig, der doch recht beträchtliche Kosten machen würde.

Die dritte Möglichkeit wäre ein völliger Neubau der Strecke Usakos—Karibib! Es müßten dann 40 km ganz neu gebaut werden, und zwar die schon