



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

## **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"**

### **Die Landungsverhältnisse an der Küste Deutsch-Südwestafrikas**

**Ortloff, Hermann**

**Berlin, 1902**

**urn:nbn:de:gbv:46:1-14963**

21

# Die Landungsverhältnisse

an der Küste

## Deutsch-Südwestafrikas



Vortrag

von

Ortloff, ✓  
Wasserbauinspektor.



Der nachstehende Vortrag des Herrn Wasserbauinspektor Ortloff wurde am 14. Dezember 1901 in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Kolonialgesellschaft gehalten.

Meine Herren!

Etwas über 3 Jahre sind verflossen, seit die Expedition zur Erbauung einer Hafenanlage an unserer südwestafrikanischen Küste in Swakopmund landete. Swakopmund war von vornherein schon als Hafenplatz ausersehen; doch hatte ich auch den Auftrag, nach vielleicht günstigeren Landungsplätzen Umschau zu halten. Als solche konnte nur in Frage kommen im Norden von Swakopmund Cap Cross und südlich davon Walfischbay, Sandwichhafen und Lüderitzbucht. Nachdem für Unterkunft der Leute gesorgt und die Arbeitsstätten eingerichtet waren, machte ich mich auf den Weg nach dem Norden.

Die Küste besteht dort zum grössten Teil aus felsigem Terrain abwechselnd mit sandigem Boden. Ungefähr 15 km oberhalb Swakopmund liegt die Rockbay, eine Einbuchtung, die von Basalten eingefasst ist. Sie war seiner Zeit vom Hauptmann von François als ein günstiger Landungsplatz bezeichnet worden; ich kann dem nicht beistimmen. Es liegen derartig schroffe und grosse Riffbildungen vor derselben, dass die Brandung zu stark ist, um eine Landung zu ermöglichen. Es sind dieselben Verhältnisse wie an der etwa ungefähr 20 km weiter oben gelegenen Farilhaospitze. Auf halbem Wege bis Cap Cross kommen wir zur einzigen Wasserstelle am kleinen Omaruru. Es ist ein schmales Flüsschen, sehr tief in die umliegenden Felsmassen einge-

schnitten, an der Mündung ungefähr 130 m breit. Es zeigt sich hier in der Wüste eine Oase, die ihren Ursprung zwei Wassertümpeln verdankt, die  $1\frac{1}{2}$  m Durchmesser haben und 1 m tief sind. Man nennt das da drüben Trinkwasser; es ist aber keins. Wenn man es geniessen will, wird es abgekocht und bekommt einen Zusatz von Kaffee, um den Glauben zu erwecken, die braune Farbe rühre vom Kaffee und nicht von etwas anderem her. Man trinkt es aber doch und ist froh, dass man eine Stärkung hat. Leider ist diese Wasserstelle nicht im ganzen Jahr zugänglich, sodass man oft gezwungen ist, die ganze 120 km lange Strecke ohne diese Stärkung zurückzulegen, was besonders für Pferde und Ochsen unangenehm ist. Zwischen Klein-Omaruru und Gross-Omaruru fängt wieder die Dünenformation an, die wir an der ganzen Küste bemerken können; sie dehnt sich aus bis zu den rund 100 km von Swakopmund entfernt liegenden Lagunen.

Diese Lagunen sind eine für ganz Westafrika eigentümliche Küstenformation; ich möchte also etwas näher darauf eingehen. Zeigt sich an einer sonst regelmässigen Küstenlinie ein kleiner Vorsprung, so nimmt der Benguelastrom, der von Süden nach Norden unsere Küste bespült, diese Gelegenheit wahr, seine Sinkstoffe an dieser Stelle niederzulegen. Es bildet sich bald ein kleiner Haken, aus dem Haken wird eine Landzunge, und schliesslich wächst diese Landzunge an Breite, Höhe und Länge derartig an, dass zuletzt ein vollkommener Abschluss der Bucht stattfindet, die ehemalige Bucht zum Salzsee wird, und der Salzsee, da eine frische Wassermenge nicht zuströmt, durch die Verdunstung des Wassers zur Salzpfanne wird. Eine solche Salzpfanne macht einen eigenartigen Eindruck, wenn man sie zum ersten Male sieht; sie gleicht einem grossen Eisfeld; hell glitzern die Salzkrystalle drin wie Schnee; nur wenn man über diese Salzfläche hinwegreitet und der Gaul tritt durch die Salzdecke, sieht man die rote Mutterlauge der Bromide und Jodide.

In diese Lagunen sind die Guano-Inseln eingebettet, deren erste, Graves-Island, die umfangreichste ist; sie um-

fasst ungefähr 1500 qm und ist 5 m hoch. Der Abbau des Guano findet bergmännisch statt, indem er mit Hacken und Spaten gelöst, in Säcke gefüllt und auf einer Schmalspurbahn nach dem 22 km weiter entfernt gelegenen Cap Cross befördert wird.

Vielleicht lohnt es sich, auf die Entwicklung von Cap Cross etwas näher einzugehen. Der Benguelafloss hat den Fischen Lebensbedingungen gegeben, die sonst in dieser Region nicht vorhanden sind; daher haben sie sich in grosser Menge und Mannigfaltigkeit dort eingefunden. Die Folge war, dass eine grosse Menge Seevögel sich dort hinzog und reiche Beute fand. Das legte den Schluss nahe, dass, ähnlich wie an der Westküste von Südamerika, auch hier diese Vögel gemeinsame Ablagerungsplätze für ihre Ernährungsprodukte hatten. Als nun der Wert des Guano bekannt wurde, rüstete zuerst die Capregierung Expeditionen aus, die die vorgelagerten Inseln bis über Lüderitzbucht hin auf Guano untersuchen sollten. Sie fanden reichlich Guano; nur war er nicht gleich verwendbar, weil er frisch war. Alle diese Expeditionen hatte auch ein gewisser Matthews mitgemacht, der im Jahre 1894 von Walfischbay aus die nördlich gelegeneren Teile daraufhin untersuchte. Von nur einem Hottentotten begleitet und einem Ochsen, der kleinere Tanks trug, die mit Süsswasser gefüllt waren, machte er sich auf den Weg. Diese Tanks wurden ca. alle 20 km an der Küste vergraben, um sich so den Rückweg zu sichern. Sie waren beinahe bis zum kleinen Omaruru gelangt, da ging der Wasservorrat zu Ende; sie wurden daher zur Umkehr gezwungen. Noch einmal wollten sie auf einem kleinen Berge Ausguck halten; da hatte das scharfe Auge des Hottentotten einen grünen Streifen am Horizonte bemerkt, und so gelangten sie zu Wasserpfützen und bald gestärkt erreichten sie nach zwei Tagen die Lagune. Matthews setzte sich mit Geldleuten in London in Verbindung und gründete eine Gesellschaft; er schloss mit der Kolonialgesellschaft einen Vertrag ab, dass allein der in London gegründeten Gesellschaft das

Recht zustehen sollte, 10 Jahre hindurch Guano dort zu gewinnen gegen ein jährliches Entgelt von 10 000 M. Die Gesellschaft ging tüchtig ans Werk; es wurden sogleich Häuser für 120 Weisse hingeschafft, eine eigene Bäckerei und Schlächtereie gegründet, Gleisanlagen bis in die entferntesten Gegenden gelegt, und da Trinkwasser nicht vorhanden war, auch Kondensatoren angelegt, die brauchbares Trinkwasser schaffen mussten. So geschah es, dass sie schon im folgenden Jahre den ersten Segler mit Guano befrachten konnten.

Mit diesem Erfolge der Gesellschaft trat zugleich eine Enttäuschung ein, indem vom Gouvernement in Windhoek eine Verfügung in Cap Cross anlangte, dass für jedes Robbenfell 1 M., für jede Tonne Guano 35 Mark an Steuern zu entrichten wären. Auf diese Weise ist dem Deutschen Reiche ein kleiner Anteil des Jahresgewinnes gesichert, der sich auf jährlich 200- bis 250 000 M. beläuft. Auf Beschwerden der Gesellschaft ist dieser Zoll auf ein Drittel des früheren ermässigt worden.

Die Landungsverhältnisse in Cap Cross sind leider nicht die besten; nur an wenig Tagen im Jahr kann dort Betrieb unterhalten werden. Deshalb werden vorzugsweise nur Segler, denen es auf ein paar Tage Liegezeit nicht ankommt, dort Ladung einnehmen. So liegen denn auch Segler von allen Nationen dort — selbst russische und schwedische Segler haben sich dort getroffen —, die 5 bis 6 Monate auf Ladung warten und doch noch nicht abgefertigt werden. Ich verweilte hierbei deshalb etwas länger, weil es erstens die einzige Einnahmequelle ist, die unsere Kolonie überhaupt besitzt, und weil es ferner der erste Ausfuhrartikel ist, der bergmännisch gewonnen wird, und das ist meines unmassgeblichen Erachtens erforderlich: wir müssen in unserer Kolonie Bergwerke schaffen, wenn sich die Kolonie leistungsfähig erhalten und pekuniär unabhängig vom Mutterlande ausbilden soll.

Weiter nach Norden durchzudringen war mir nicht möglich, da derartige Expeditionen sehr viel Zeit erfordern

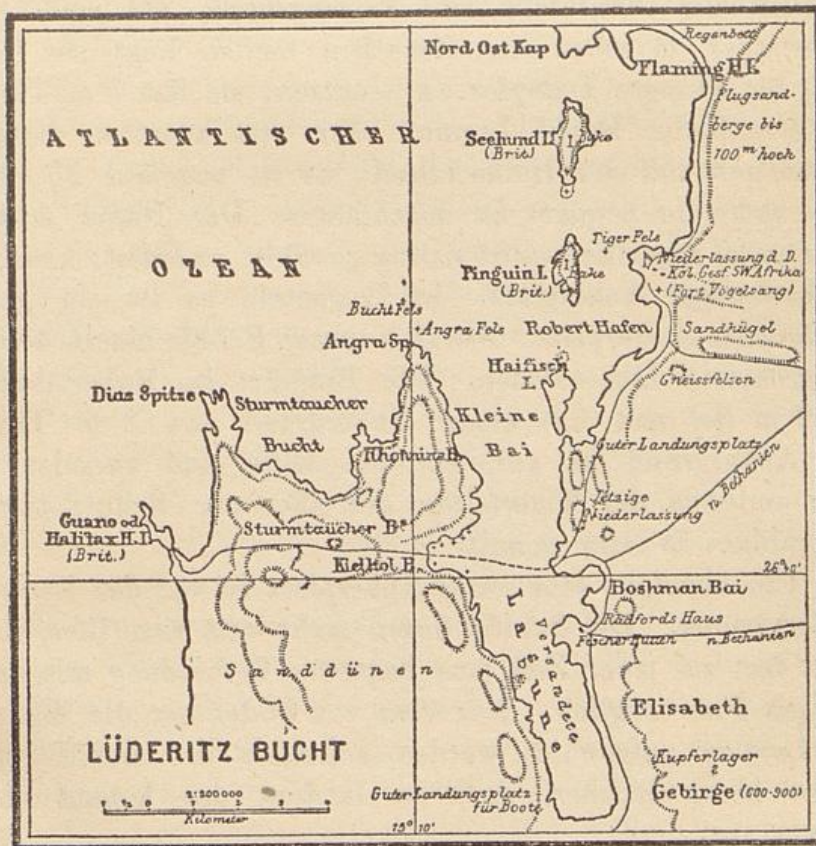
und ich nicht lange Zeit von meiner Baustelle fernbleiben konnte. Ich begab mich später nach dem Süden, nach unserm besten natürlichen Hafen, Lüderitzbucht.

Ich setze als bekannt voraus, dass Lüderitzbucht schon Ende des 15. Jahrhunderts den Portugiesen bekannt wurde; dass 1486 Bartholomäus Diaz auf seiner Fahrt nach den fabelhaften Ländern des Königs Johannes dort gelandet ist und auf dem nach ihm benannten Diazfelsen eine steinerne Wappensäule errichtete, die später nach dem Museum in Capstadt geschleppt wurde; jetzt ziert nur ein einfaches Holzkreuz diese Stelle. Ebenso ist bekannt, dass der Bremer Kaufmann Lüderitz im Jahre 1883 von dem Namahauptling Joseph Fredericks das Gelände bis zum Orange-Fluss erwarb. 1884 wurde es in deutschen Schutz gestellt. 1885 ging es in den Besitz der deutschen Kolonialgesellschaft über.

Lüderitz hatte sich eine Ansiedelung gebaut, die von Felsen umrahmt ist, einen sehr guten Landungsplatz bietet und auch in dem vorliegenden Robertshafen eine sehr gute Landestätte hat. Doch war es nicht möglich, die Waren, die Lüderitz heranbrachte, bequem nach dem Innern — und das war die Hauptsache — nach Keetmanshoop zu befördern. Jetzt sind an dieser Stelle nur einige traurige Mauerreste, und zerbrochene Bierflaschen zeugen von der ehemaligen Herrlichkeit.

Jetzt liegt die Niederlassung etwas südlicher, zwischen der Haifischinsel und der Lagune. Von hier aus ist auch bequemer Weg nach dem Innern. Zur Zeit sind ungefähr 12 Weisse dort; 6 oder 8 Häuser sind ausser den Schuppen vorhanden. Die Kolonialgesellschaft hat viel gethan, indem sie ein Pier hinausgebaut hat von der Landungsstelle, an dem Leichterboote bis zu  $2\frac{1}{2}$  und 3 m Tiefgang landen können. Es befindet sich ein Dampfkrahn dort und eine Dampfbarkasse; auch eine kleine Kohlenstation ist angelegt worden, die zu jeder Zeit mindestens 30 Tonnen Kohle abgeben kann. Die Trinkwasserverhältnisse waren früher sehr traurig; das Wasser musste von Capstadt aus beschafft werden. Auch darin hat die Kolonialgesellschaft Wandel geschaffen,

indem sie Kondensatoren angelegt hat, die jetzt das Liter Trinkwasser zu 4 Pfg. abgeben. Es sind zur Zeit Bohrversuche im Gange, ungefähr 4 bis 5 Wegestunden von Lüderitzbucht nach dem Inlande entfernt, um dort Brunnen zu schaffen; ich habe leider keine Nachricht, ob die Versuche mit Erfolg gekrönt sind. Sollte das der Fall sein, so ist es nur eine Frage der Zeit, dass auch dort eine Eisenbahn



gebaut werden muss, um die sehr guten Bergwerke usw. in Betrieb setzen zu können. Haben wir auch Trinkwasser in Lüderitzbucht, so halte ich diesen Hafen für den besten an unserer ganzen Westküste, überhaupt an der Westküste von Afrika.

Vielleicht lohnt es sich, wegen der späteren Entwicklung, auf die Schiffsverkehrsverhältnisse etwas einzugehen.

Von Norden ist die ungefähr 10 km weite Einmündung deutlich zu erkennen an dem Nordostcap, von Süden an der Diazspitze, einem schroff vortretenden Felsen.  $4\frac{1}{2}$  km nach Nordosten liegt die Angraspitze. Beide umschliessen die Sturmvogelbay. Auch sie bietet einen guten Ankergrund bei 8 m Tiefe; sie ist gegen Süden und Südwesten geschützt, liegt dagegen frei gen Norden und Nordosten. 700 m nördlich liegt der Angrafels, eine Felsengruppe, die noch bei Hochwasser zu sehen ist. Zwischen beiden liegt die Einfahrt, für kleinere Dampfer zu benutzen; sie hat 7 m Tiefe. Die eigentliche Bucht beginnt aber erst zwischen diesem Angrafelsen und der Haifischinsel; sie ist ungefähr  $2\frac{1}{2}$  km breit und sehr bequem zu durchfahren. Der Name Angra pequena ist eigentlich nicht richtig gewählt; es heisst: kleiner, minderwertiger Ankerplatz. Im Gegenteil, es ist ein ganz vorzüglicher Ankerplatz; überall kommen Schiffe hinein, selbst von grösseren Dimensionen. Die Einfahrt im Robertshafen ist 12 m tief und hat einen Ankergrund von 8 m Tiefe. Der Ankergrund ist gut, einzelne Riffe sind vorgelagert; unter anderem der Tigerfelsen, der aber nur Schutz bietet und ruhiges Wasser schafft.

Ein ebenfalls sehr guter Ankerplatz ist vor der jetzigen Niederlassung. Die Schiffe liegen nicht weit vom Ufer, und es ist fast zu jeder Zeit eine bequeme Verbindung mit dem dortigen Pier möglich. Nur wenn von Süden her die Wasser der Lagune aufgewühlt werden, schwankt das Schiff, und es ist beschwerlicher, dort zu landen; das kommt aber seltener vor.

Zur Zeit ist für die einlaufenden Schiffe nur auf der Diazspitze ein kleines Kreuz errichtet und auf der Haifischinsel eine Pyramide, die aus Tanks gebildet ist, rot und weiss angestrichen. Die Pyramide ist aber doch bei klarem Wetter bis zu 10 Seemeilen weit zu sehen. Im nächsten Jahre wird eine systematische Befeuerung in der Weise eingeführt, dass auf der Diazspitze ein Leuchtturm errichtet wird, der die ganze Einfahrt halbkreisförmig beleuchtet. Dann

soll von der Haifischinsel [ein Segmentfeuer in diesen Lichtkreis hineinleuchten, sodass Schiffe, die sich in diesen beiden Feuern halten, am Angrafelsen vorbei kommen und guten Ankergrund finden. Dann wird es möglich sein, dass Schiffe auch zur Nachtzeit einlaufen; jetzt warten sie entweder vor derselben oder werfen bei schlechterem Wetter in der Hottentottenbay Anker.

Ich möchte zur Sandwichbay übergehen; es ist das ein ganz charakteristisches Beispiel für eine Haken-, Hafen- und Lagunenbildung an der Küste im grösseren Massstabe, wie wir sie an unserer Nordostküste in der Haifbildung wiederfinden. Noch vor 15 Jahren war Sandwichhafen ein ausgezeichnete Hafen, nicht allein ein Liegeplatz, sondern auch ein Hafenplatz. Es fand sich dicht neben der Küste vorzügliches Trinkwasser, und die Segler konnten ein- und auskreuzen. Doch schon im Jahre 1889, als der erste Truppentransport gelandet werden sollte, musste der Dampfer auf der Reede liegen bleiben; nur die Pinasse mit den Leichtern konnte die Truppen ans Land setzen. Seitdem hat die Verlandung stark zugenommen. Es ist fast derselbe Vorgang wie bei der Walfischbay: der nördliche Haken hat sich immer weiter vorgeschoben, bis schliesslich vom Land aus ebenfalls Verlandung eintrat, sodass sich schon 1896 nur noch eine schmale Rinne von 15 m Breite zeigte bei 2 m Wassertiefe. 1896 war auch diese Oeffnung verschwunden; die ganze Bucht war geschlossen, eine Lagune geworden. Als ich im Jahre 1900 wieder hinkam, fand ich die Oeffnung auf 200 m wieder vor. Es mag diese eigenartige Erscheinung ihren Grund darin haben, dass in die Bucht von Sandwichhafen der Quisip den grössten Teil seiner Gewässer ergiesst, die, wenn die Bay geschlossen ist, sich ein wenig anstauen und einen höheren Wasserspiegel erreichen als das umliegende Meeresniveau. Hat die Wassermenge so zugenommen, dass ein starker Ueberdruck vorhanden ist, vielleicht in Verbindung mit südwestlichen Winden, die die Wasser in Bewegung setzen, so wird der am meisten gefährdete nördliche Teil des

Abschlussdamms überflutet und auch durchrissen. So ist diese neue Oeffnung vielleicht zu erklären. Es wird dieses Wechselspiel im Lauf der Jahrzehnte sich häufig wiederholen.

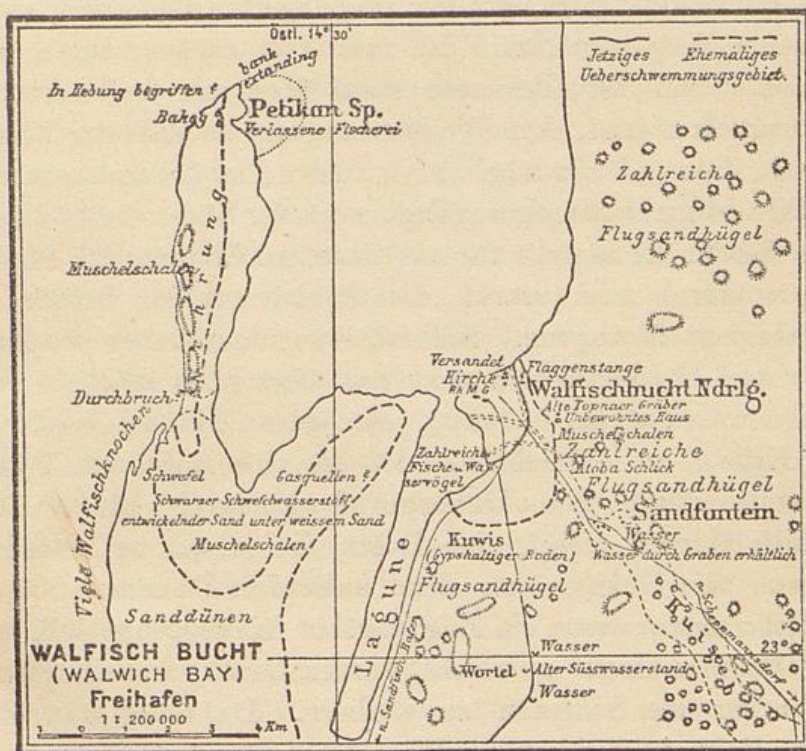
Wie bedeutend der Zufluss des Wassers in diese Lagunenbucht ist, mag daraus erhellen, dass 3 Seemeilen weit von der Küste und auch in derselben Ausdehnung zu beiden Seiten der Bucht das helle Süßwasser deutlich zu unterscheiden ist von dem dunkleren Wasser des Meeres.

Ich sagte: der grössere Teil des Quisipwassers geht in die Sandwichbay. Der kleinere Teil geht nach Nordosten und mündet in die 50 km weiter nördlich gelegene Walfischbay, die jedenfalls demselben Geschick entgegengehen wird, dem Sandwichhafen verfallen ist, nur nicht in derselben schnellen Zeit.

Wann die Walfischbay entdeckt ist, weiss man nicht; ich habe nichts darüber finden können. Jedenfalls war sie im Mittelalter von Walfischjägern besucht. Damals konnten die gefangenen Wale nicht an Bord erlegt werden; sie wurden an Land gezogen und dort abgeschlachtet. Dafür bot die Walfischbay, weil durch die vorgelagerte Pelikaninsel verhältnismässig Ruhe herrscht, eine günstige Gelegenheit. Noch heute zeugen die dort aufgehäuften Walfischknochen von der grossen Thätigkeit der Walfischjäger.

Aus einem Bericht, den englische Walfischjäger, die 1793 dort gewesen sind, erstattet haben, geht hervor, wie sie die Wale dort erlegt haben, wie sie mit den Eingeborenen Verkehr gepflegt haben, und dass die Bay damals ziemlich geräumig gewesen sein muss. Es waren zu gleichen Zwecken zu gleicher Zeit 40 Segler dort, Engländer und Amerikaner. Sie gingen an Land, um Tauschverkehr mit den Eingeborenen zu pflegen, und sagten, die Hottentotten hätten mit Vorliebe die Abfälle von den Walen genommen, die schon verschiedene Tage am Strande gelegen und stark gerochen hätten; auch seien die Eingeborenen furchtbar schmutzig gewesen. In dieser Beziehung haben sich die Leute sehr konservativ gehalten.

Dann hat in den dreissiger und vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die rheinische Mission ihre Sendlinge von Capstadt aus auch nach diesem Teil Afrikas geschickt. Es war Missionar Scheepmann, der von Rehobot aus über Okabania und Otjimbingue diesen Weg nach Walfischbay fand. Er liess sich in dem benachbarten Roibank nieder, das nach ihm Scheepmannsdorf genannt wurde, baute eine kleine Kapelle und regte an, dass später Missionsbrüder in Wal-



fischbay gelandet wurden. 1861 landete der jetzt noch dort thätige Missionar Böhm, gründete ein Kirchlein und baute sein Wohnhaus. 1886 wurde von der englischen Regierung dies Gebiet bis zum Swakop hin annektiert. Es wurde ein Leuchtturm angelegt; es kam ein Resident hin, und einzelne Stores thaten sich auf. Zugenommen hat die Kolonie in der Zeit fast kaum; im Gegenteil, sie hat sich auf die Hälfte

reduziert seit dem vorigen Jahre, als der vorige Resident mit seiner zahlreichen Familie von dort versetzt wurde.

Es ist Walfischbay ein guter Liegehafen, aber kein günstiger Hafenplatz. Dicht hinter Pelikanpoint, von dem die Engländer auf ihren letzten Seekarten vom Jahre 1894 schon sagen — es steht darauf gedruckt: bank extending, — dass diese Halbinsel sich mehr und mehr nach Norden hin vorschiebt, wird durch die Wirbelströmung immer noch eine verhältnismässig grosse Tiefe erhalten. Hier, bei 12 bis 15 m Tiefe, liegen die Schiffe im Schutz der vorgelagerten Halbinsel, es ist der weite Weg vom Schiff bis zum Pier zurückzulegen, ein Weg, der mit der Barkasse etwas über eine halbe Stunde in Anspruch nimmt. Die Wellenbewegung ist dabei zu Zeiten so stark, dass es kaum möglich ist, an den Pier heranzukommen. Der Pier ist nicht günstig angelegt, wenn wir Süd- oder Südwestwinde haben. Er besteht nur aus einzelnen Pfählen; die Wellen dringen durch und setzen die davorliegenden Schiffe in schlenkernde Bewegung. Nichtsdestoweniger haben die Engländer viel Geld hineingesteckt und thun alles mögliche, um den ihnen seit 4 bis 5 Jahren entzogenen Handel wieder in ihre Hände zu bekommen. Es ist eine Bahn von 70 cm Spurweite durch den Dünengürtel hindurch bis an die deutsche Grenze gelegt, eine Bahn, die schwer zu betreiben ist, weil die Geleise von dem wehenden Dünensand überschüttet werden; wenn ein Zug darüber hinweggehen soll, was alle 4 Wochen einmal geschieht, werden Leute vorausgeschickt, um vorher die Schienen zu säubern. Da redet man über unsere Bahn in Swakopmund!

Ich halte Walfischbay für einen guten Liegeplatz, aber nicht für einen Hafenplatz. Hafenanlagen werden hier gar nicht zu machen sein, weil dieser Teil der Lagune gar nicht zu umgehen ist; er ist ähnlich unserm Moorboden sehr schwer zu fundamentieren. Die Lagune selber hat eine so geringe Wassertiefe, dass man selbst bei der Flut mit einem kleinen Boot, das 20 bis 25 cm tiefgeht, kaum eindringen kann.

Es geht die Bucht allmählich dem Verlandungsprozess entgegen. Zu den Versandungen hilft auch Ebbe und Flut mit: wenn die Flut in die Bay eindringt und in die Lagune eingeht, so lässt sie zwischen Flut und Ebbe ihre Sinkstoffe niederfallen; die lagern in diesem schmalen Streifen, und das Wasser geht erleichtert von den Sinkstoffen allmählich wieder hinaus.

Als ich im vorigen Jahre dort war, habe ich plötzlich eine Landzunge gesehen, die vorher nicht da war. Im Juni hatte sich plötzlich an diesem Punkte eine Insel erhoben, die 50 m lang, 20 m breit und 5 bis 6 m hoch gewesen sein mag. Dass sie vulkanischen Charakters gewesen ist, glaube ich nicht. Die Insel bestand nur aus feinem angeschwemmten Sand, der mit Muschelteilen vermischt war. Ein ganz penetranter Schwefelwasserstoffgeruch bildete sich, Fische schwammen auf der Oberfläche und starben ab. Das Phänomen wurde einige Tage beobachtet und ist dann wieder verschwunden; es ist wieder dieselbe Wassertiefe dort, die vorher an dieser Stelle gewesen war.

Die Dünenbildung, die besonders die Walfischbay einschliesst, zieht sich fort bis zur englischen Grenze bis zum Swakop. Das linke Ufer ist von den Dünen eingefasst; die Dünen haben aber nicht vermocht, das an der Mündung 800 m breite Bett des Swakop zu überschreiten. Das rechte Ufer wird aus ziemlich schroffen Kalksteinfelsen gebildet, die aber bei weitem nicht die Höhe haben, wie die gegenüberliegenden Dünen. Wenn der Swakop an der Oberfläche auch kein Wasser führt, so findet man 75 cm unter der Sohle reiches Wasser, das aber sehr brackig ist und deswegen als Trinkwasser nicht zu benutzen war. Aus einfach gegrabenen Löchern wurde das Wasser geschöpft, in Tonnen gefüllt und von den Eingeborenen, die zuerst einen Reinigungsprozess vorgenommen hatten, als Trinkwasser nach Swakopmund geschleppt. Dass das den Appetit nicht erhöht und die Gesundheit nicht fördert, war selbstverständlich; es war notwendig, dass eine bessere Wasserversorgung vorgesehen

wurde. Ungefähr 150 m oberhalb hatte ich eine gute Wasserader gefunden und bin  $3\frac{1}{2}$  m heruntergegangen, bis ich auf die Felssohle im Swakop stiess. Die Sohle hat Ähnlichkeit mit den Nagelfluhgebilden in unseren alpinen Gegenden. Von der Sohle wird das Wasser gehoben, auf das Reservoir in Swakopmund hinaufgedrückt, das ungefähr 75 cbm fasst. Von dort verteilt sich das Wasser in die einzelnen Häuser.

Ausser diesem grossen Vorteil des Süsswassers hat Swakopmund noch andere günstige Erscheinungen für eine Hafenanlage. Ich will von dem allgemeinen absehen, dass es dringend nötig war, weil die Bahn schon angelegt war, dort eine Hafenanlage zu machen, weil der Schwerpunkt der ganzen Kolonie in Windhoek liegt. Speziellere Vorbedingung war, dass die ganze Küstenlinie von Pelikanpoint bis hinauf nach Rockbay sich in einer landeinwärts gedrückten Kurve befindet, und dass dieser Teil gewissermassen unter dem Schutze der Pelikanhalbinsel liegt. Eine Verlandung an dieser Strecke ist nicht beobachtet worden. Im Gegenteil befindet sich das Ufer immer noch im Abbruch.

Bei der Wahl der Baustelle konnte es sich nur um zwei Punkte handeln, um die ehemalige Landungsstelle und die jetzige Landungsstelle. Dafür waren verschiedene Gesichtspunkte massgebend. Wollte man die Mole an der jetzigen Landungsstelle bauen, so lag die Gefahr nahe, dass, wenn der Swakop abkommt, er seine mitgeführte Sinkstoffe und andere Teile dicht vor der Mole hinlagert und eine Versandung herbeiführt. Ich habe im Jahre 1898 ein Abkommen des Swakop erlebt. Dicht vor der Mündung wurde eine Geschwindigkeitsmessung gemacht und 2 m in der Sekunde gefunden. Gäule standen bereit, um an einer 10 km höher gelegenen Stelle wieder Geschwindigkeitsmessungen zu machen. Als ich dort oben angekommen war, war im Swakop kein Wasser mehr zu sehen. Der Swakop führt ausser dem Sand Baumstämme, Gestrüpp u. s. w. mit sich, alles das lagert sich grade an dieser Stelle am Strande ab und zwar nur nach dem

nördlich gelegenen Teil. Es liegt das daran, weil wir den Benguelastrom auch hier wieder sehen. Die Messungen über die Geschwindigkeit des Küstenstromes haben ergeben, dass er in 300 m Entfernung von der Küste sehr gering ist. Dann wurden 500, 700, 1000 m entfernt von der Küste auch Versuche gemacht; es wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 0,1 m in der Sekunde ermittelt.

Diese Strömungsverhältnisse, die Windrichtung und die Wellenbewegung waren massgebend für die Richtung der Mole, die sie zur Küstenformation einnimmt; nicht minder die Peilung. Es war eine Einbuchtung an dieser Stelle, ebenso an jener Stelle, an dem jetzigen Zollhafen. Die 3 m-Kurve, die die Wassertiefe von 3 m unter dem niedrigsten Wasserstand angiebt, geht bis an das Ufer heran. Hier wurde früher gelandet; hier treten wieder die Felsen vor. Die 4 m-Kurve ist nahezu parallel, die 5 m-Kurve ebenfalls. Es lag daher nahe, die Mole an die Stelle zu legen, wo der Baugrund nicht zu tief war, und die Leichter, die um diese Mole herumgehen, und hier löschen müssen, genügende Tiefe vorfanden. Das war der Grund dafür, dass die Mole nicht an die jetzige Landungsstelle gelegt wurde.

Was die Mole selbst betrifft, so wurde sie, da der Grund aus grobem Granit bestand, der nur 20 bis höchstens 30 cm mit Sand bedeckt ist, massiv aus Stein hergestellt. Pfahlreihen, Spundwände waren nicht nötig. Das dazu gehörige Material fand sich in einem nördlich gelegenen Steinbruch, der scharfkörnigen, groben Granit zeigt. Es sind dort zwei Krahn in Thätigkeit und etwa 300 Eingeborene. Weisse werden dort sehr wenig beschäftigt; nur zur Bedienung der Krahn, zur Instandhaltung der Gleise, zum Schärfen der Meissel u. s. w. Von dort werden die gewonnenen Materialien bis zur Verwendungsstelle befördert auf eigener Bahn mit Lokomotivbetrieb; die Steine werden verschüttet, teils vor Kopf, teils zur Seite, die grösseren Steine seeseitig in der Böschung 1 : 2, die kleinen in die Mitte, die etwas grösseren nach dem Hafen zu, in der Böschung 1 : 1. Dieses Fundament

für den Molenkörper ragt einen halben Meter über dem niedrigsten Wasserstand hervor. Darauf wird, nachdem ein Banquet von 2 m Breite von der Böschungsspitze hafenseitig gelassen ist, eine senkrechte Mauer aufgeführt, die 5 m über den niedrigsten Wasserstand hervorragte. Die Mauer besteht zur Hälfte aus Beton, der dort an Ort und Stelle hergestellt wird, zum oberen Teil aus Bruchsteinwerk und dient nur als Brüstungsmauer gegen überschlagende Wellen. Dahinter liegt das Plateau der Mole 3 m über dem niedrigsten Wasser. Der Teil, der zur Quaimauer führt, ist ungefähr 110 m von der Molenwurzel entfernt. Die Mole ist auch zum Teil deswegen hierhergelegt, weil an der Stelle ein Felsriff 50 m in die See hineingeht. Das Riff ist bei niedrigstem Wasser 1 m sichtbar. Ich habe so also einen guten Anschluss an das Ufer gefunden und einen festen Fusspunkt für die Mole. Von dort aus bis 110 m ist die Mole nur 5 m breit und soll nur eine Zufahrt für die eigentliche Quaianlage, die 8 m breit ist, bilden. Dort geht die Quaimauer nicht 1:1 geböscht, sondern senkrecht bis auf den gewachsenen Felsboden hinunter. Diese Mauer ist hergestellt aus Beton, indem grosse eiserne Kästen von 45 cbm Inhalt, die aus einzelnen Wänden bestehen, hinabgesenkt werden, nachdem der Taucher den Boden eingeebnet und die Schlammstoffe entfernt hat; dann wird in diesen Kasten Beton geschüttet, der obere trockene Teil eingestampft. Nach zwei bis drei Tagen Liegezeit werden die Wände selbstthätig gelöst; sie werden heraufgezogen auf ein Gerüst und dort wieder zusammengesetzt. Das ganze Gerüst wird nach vorn gezogen; der Kasten wird von neuem hinuntergesenkt und derselbe Prozess geht wieder vor sich.

Etwas schwieriger als die technischen Verhältnisse war das Verständnis, die Behandlung und die Leitung der Arbeiter, die drüben zur Verfügung standen. Es war recht schwer, mit den Leuten umzugehen. Ich hatte 80 Mann mit herübergenommen, von denen etwa 20 früher an anderen Baustellen mit mir gearbeitet hatten, und auf die ich mich

verlassen konnte. Einen Teil musste ich aus Kapstadt nehmen, 160 an der Zahl. Sie waren von allen Nationen: Russen, Finnen, Schweden, Engländer und auch viele von unsern Landsleuten; es sind auch recht fragwürdige Existenzen darunter gewesen. Da hiess es teils gutmütig zusehen, teils wieder schroff und energisch auftreten; man musste laviere; es war nicht das Bauen wie in Deutschland. Ich konnte Leute, die mir missliebiger waren, nicht wegstossen; man hatte nicht in einem halben Tage Leute wieder wie hier. Aber mein Stamm, die 20 Leute, die mit herübergenommen waren, sind eine ausserordentliche Garde gewesen und haben sich auch gut gehalten.

Das beste Zeugnis kann ich unsern Schwarzen ausstellen. Es sind besonders Herero und Ovambo, die sich vorzüglich ausdauernd und willig gezeigt haben bei der richtigen Behandlung. Diese Leute müssen wie Kinder behandelt werden; man muss freundlich zu ihnen sein, aber stets gerecht. Dann hat man gute Arbeitskräfte, die sich auch später, besonders beim Minenbergwerksbetrieb, bewähren werden, fleissige, zuverlässige, nüchterne Leute. Ich stelle sie über die Weissen, die ich aus Capstadt bekommen habe; es klingt das hart, aber ich muss es sagen.

Als ich die Mole im Juli verliess, war sie 265 m lang, sodass noch 110 m bis zur Vollendung zu bauen waren, und die sollen bis zum September nächsten Jahres fertiggestellt sein. Auch hoffe ich, die Bausumme von 2 Millionen Mark nicht zu überschreiten.

Am 30. Januar d. J. hatten wir zum ersten Mal mit einer Barkasse des Dampfers Thekla Bohlen in Gesellschaft der Kapitäne der Woermannlinie an der senkrechten Ufermauer gelandet; in der ganzen folgenden Zeit ist das Löschen am Lande von Passagieren und Post dort möglich gewesen. Es traf vor zwei Tagen noch hier eine Depesche ein, dass 172 Mann Ablösungstruppen aus Swakopmund von der Mole an den Reichspostdampfer König bequem dort eingeschiffet worden seien.

Dass es nicht an missliebigen Kritiken über den noch nicht fertigen Bau von Seiten der lieben Landsleute fehlte, dass Vorhersagungen gemacht sind, die die Untauglichkeit der ganzen Anlage schon jetzt als sicher hinstellen, wird keinen der Herren Wunder nehmen, der in den Kolonien gewesen ist und mit den Verhältnissen Bescheid weiss. Umso eigenartiger hat es mich berührt, dass ich in dem von der englischen Marine herausgegebenen Werke „Africa Pilot“ in dem dritten Bande, der in diesem Jahre erschienen ist, auf Seite 269 folgenden Passus fand:

Swakopmund ist ein bekannter Hafen und Hauptsitz des Handels von Deutsch-Südwestafrika geworden und hat Walfischbay und Capstadt viel Abbruch gethan. Der im Bau begriffene Hafen wird ein grosser Segen sein.

Meine Herren, möge diese Prophezeiung in Erfüllung gehen!

Vorsitzender Prinz Arenberg spricht dem Vortragenden den Dank der Versammlung aus und eröffnet die Diskussion.

#### Diskussion.

Konsul Vohsen: Der verehrte Redner hat zum Schluss seiner soeben von uns allen mit grossem Interesse aufgenommenen Vortrages erwähnt, dass er als einzigen Lichtblick nach seiner mehrjährigen angestregten Thätigkeit am Swakopmunder Molenbau einen englischen Bericht betrachte, den er jüngst empfangen habe. Von deutscher Seite sei ihm bisher wenig Anerkennung zu teil geworden. Ich kann dem nicht ganz beipflichten. Denn das Syndikat für Bewässerungsanlagen in Deutsch-Südwestafrika, dessen Vorsitzender ich bin, hat von sachkundigster Seite, nämlich von den Wasserbau-Ingenieuren, die es zu Untersuchungen von einigen geplanten Wasserbauanlagen nach Südwestafrika entsandte, einen Bericht erhalten, der sich ausserordentlich anerkennend über den Molenbau ausspricht. Das erste, was man bei der Erwerbung des Schutzgebietes hätte thun sollen, vermeinen die Ingenieure,

hätte der Bau einer Mole sein müssen. Man wäre dann sicher schon einen guten Schritt weiter mit der Entwicklung des Schutzgebietes.

„Wir waren erfreut,“ so schreiben die Ingenieure, „bei unserer Ankunft in dem Schutzgebiet den Bau schon tüchtig vorgeschritten zu sehen. Wir besichtigten den Bau zunächst, ohne uns dem Baumeister vorzustellen, trotz aller Warnungstafeln und Fussangeln ganz insgeheim. Wir fanden auf der von der Brandung abgekehrten Seite des etwa 120 m vom Strande seewärts vorgeschrittenen Hafendammes nicht nur keine Spur von Brandung, sondern auch trotz ziemlichen Seegangs fast gar keine Spur von Dünung innerhalb des Hafendammes. Wir besahen alle Einzelheiten des Baues, fragten uns selbst bei jedem Detail nach dem Grunde der Anordnung und gelangten trotz einiger vorgefasster Meinung zu dem Schluss, dass wir hier nicht nur einer äusserst wohl-durchdachten, sondern namentlich dem jetzt schon sichtbaren Erfolge nach einer ganz durchschlagend wirksamen Anlage gegenüberstanden. Der Ausbau des Hafendammes von Swakopmund, namentlich wenn es dem Erbauer gelingt, die Fortführung desselben bis zur Tiefenkurve von 7 m durchzusetzen, wird auf die allgemeinen Verhältnisse des Landes einen nachhaltigen Einfluss ausüben. Denn sobald die Einschiffung in Swakopmund ihrer Gefahren für Güterverluste entkleidet sein wird, werden auch andere Dampferlinien als die Woermann-Linie einen Vorteil darin finden, die Reede anzulaufen, und der Seefrachtverkehr in gesunde Bahnen gelenkt werden.“

Ich glaube, dass dieses Urteil der Ingenieure, also von Sachkennern, die den Bau gesehen haben, mehr wiegt, als das Urteil von Kapitänen, die aus mannigfachen Interessen, die noch nicht fertiggestellte Mole einer ungünstigen Kritik unterzogen haben mögen. Wenn wir ausserdem durch Herrn Baumeister Ortloff hören, dass diese Mole bei Verschiffung von Soldaten nach dem Damm und für die Ausschiffung von Ladung jetzt, im unfertigen Zustande, schon Nutzen bringt,

so dürfen wir doch erwarten, dass nach ihrer Fertigstellung sie den Aufgaben, denen sie bestimmt ist, voll entsprechen wird. Sollten aber auch Irrtümer gemacht sein, was bisher durch nichts bewiesen ist, so werden wir unter allen Umständen den Hafenbau durchführen müssen und zwar so, dass die Schiffe dort landen können, und nach allen Berichten, die mir aus Südwestafrika vorliegen, scheint niemand dazu berufener zu sein, als der Redner des heutigen Abends (bravo!).

Der Hafen in Swakopmund hat eine noch erhöhte Bedeutung gewonnen durch die Eröffnung, die in der letzten Sitzung dem Kolonialrat von berufener Seite gemacht wurde. Die Otavi-Mine wird ihre Kupfer-Erze nicht über das portugiesische Gebiet hin erschliessen, sondern im Anschluss an die Swakopmund-Windhoek-Bahn über Swakopmund. Hierdurch erhält der Molenbau erhöhte Bedeutung.

Durch diesen Hinweis möchte ich auch das Bild, das uns Herr Baumeister Ortloff von der Entwicklung Südwestafrikas gegeben hat, indem er meinte, wir haben momentan als Ausfuhr-Produkt nur den Guano und dieser Guano ist beinahe zu Ende, berichtigen, indem ich auf diesen Minenbau verweise.

Es ist ja richtig, dass bisher die Kolonie nur aus der Guano-Ausbeutung in Cap Cross ihre Haupt-Einkünfte bezogen hat, aber wir haben an vielen Punkten unserer Kolonie Minen, die viel versprechen und auch die Hoffnung, dass die philosophischen Vögel, von denen unser Landsmann Scheffel spricht, nicht nur in Cap Cross den „gediegenen Mist“ abgelagert haben, der es uns ermöglicht, die Einkünfte aus unserer Kolonie zu erhöhen.

Generalkonsul Rhode: Meine Herren, ich schliesse mich dem Danke, der dem Herrn Bauinspektor Ortloff ausgesprochen ist, an; ich habe dazu eine besondere Berechtigung, weil ich gewissermassen der Ureinwohner von Swakopmund bin, jedenfalls derjenige, der am längsten dort sesshaft ist. Ich habe als Direktor der Kolonialgesellschaft selbst ein Landungsgeschäft zu beaufsichtigen und habe

daher besser und andauernder als mancher Kapitän die Landungsverhältnisse in Swakopmund beobachtet. Gegenüber allem, was sonst ausgesprochen werden mag, habe ich die Ueberzeugung, dass die Mole an die einzig richtige Stelle gesetzt ist, und dass diejenigen, die auf Grund vorübergehender Kenntnisse sagen, sie hätte lieber auf einen andern Platz kommen sollen, unrecht haben. Swakopmund ist durch die Mole zu einem Platz geworden, der die sicherste Garantie für einen dauernden Stand und für eine gute Entwicklung liefert. Ich erinnere mich noch der Zeit, als im Jahre 1894 der englische Magistrat von Walfischbay mit einem milden väterlichen Lächeln voller Verachtung auf die Versuche in Swakopmund herabsah; er berichtete nach Capstadt: Swakopmund ist weiter nichts als eine sturmdurchtobte Brandung, wir bleiben in Walfischbay, und Walfischbay wird immer die Eingangspforte für Südwestafrika sein. Und ich erinnere mich, dass Anfang der 90er Jahre in vielen kolonialen Versammlungen oft ausgesprochen wurde: ohne Walfischbay ist Südwestafrika für uns wertlos. Meine Herren, die Engländer haben sich ausserordentlich getäuscht. Während 1894 und 1895 Swakopmund den fünften Teil des Verkehrs von Walfischbay hatte, hat in den letzten Jahren Swakopmund das 62fache des Verkehrs von Walfischbay gehabt; in Walfischbay ist nur noch ein einsamer Store, der im letzten Jahre dadurch Geschäfte gemacht hat, dass infolge unrichtiger Kriegsgerüchte einige englische Soldaten eine Zeit lang dort garnisoniert haben. (Heiterkeit.) Im übrigen ist der Handel in Walfischbay vollständig tot, und wenn einmal Walfischbay uns Deutschen angeboten werden sollte, so ist sehr die Frage, ob wir es überhaupt nehmen wollen; denn es hat für Deutschland so gut wie gar keinen Wert und macht der Capkolonie nur grosse Kosten und manche Unbequemlichkeiten. Für die Bedeutung des Hafens kommt es nicht allzu sehr auf die eigentlichen Verhältnisse des Hafens an, sondern weit mehr auf die Verbindung mit dem Hinterlande. Wir haben ein interessantes Beispiel an

Capstadt und Port Elizabeth. Während in Port Elizabeth die Brandungsverhältnisse viel schlechter sind als in Capstadt, so wächst es doch so empor, dass man fürchtet, dass Capstadt in den Hintergrund gedrängt wird. Auch in unserm südwestafrikanischen Hafen lassen sich die Schwierigkeiten der Landung leichter und billiger überwinden als die Schwierigkeiten des Landtransportes. In dem künstlich geschaffenen Hafen wird die Landung um 1 bis 2 M. per Tonne teurer kommen als in Walfischbay; die Beförderung der Güter von Walfischbay bezw. Swakopmund nach dem Innern macht nicht für 20 Zentner, sondern für 1 Zentner eine Differenz von 4 bis 5 M. aus, sodass Walfischbays Handel nach dem Innern vollständig lahmgelegt ist. Das mit erreicht zu haben, ist ein ganz besonderes Verdienst unseres Herrn Redners, des Bauinspektors Ortloff, der durch seine Hafenanlage diesen Umschwung zu Swakopmunds Gunsten verursacht hat.

Wie sehr sich die Verhältnisse gebessert haben, mögen Sie daraus entnehmen, dass ich, als ich 1894 anlangte, mir ein Zelt im Sande aufschlagen und den Kapitän bitten musste, mir noch etwas Proviant an Land zu schicken, denn es sei in Swakopmund nichts zu bekommen. Der einzige Store, der da war, freute sich so sehr auf die Ankunft eines Dampfers, dass der Mann, sobald ein Dampfer ankam, für drei Tage sein Geschäft schloss und erst, wenn der Dampfer wegfuhr, wieder an Land kam. (Heiterkeit.) Damals musste man in einem Zelte hausen und selbst im Sande kochen und mit den Zähnen knirschen, nicht vor Wut, aber von dem Sande, der ins Essen geraten war. Da jede Bedienung ausgeschlossen war, musste ich, um Wasser zu haben, selbst den Eimer nehmen und nach der Wasserstelle gehen. Heute sind in Swakopmund sieben Hotels, mehr oder weniger grosse, die ihre Diener und Portiers an die Landungsstelle schicken. Ueberall hat man Gelegenheit zum Essen und Trinken; überall wird man gewahr, dass man sich in einer emporblühenden Stadt befindet, welche auch einigermaßen europäischen Komfort bietet. Wenn man heute dort hinkommt,

dreht man den Hahn der Wasserleitung auf ganz wie in Berlin, und hervor sprudelt das helle Wasser. Auch hübsche Gärten sind in Swakopmund angelegt, und den schönsten hat unser Herr Redner, der Bauinspektor Ortloff, einen Garten, den man überall in Deutschland zeigen könnte, und den man vor 5 bis 6 Jahren absolut für unmöglich gehalten hätte. Diesen Umschwung verursacht zu haben, ist wesentlich das Verdienst unseres Herrn Bauinspektors Ortloff, und es war mir eine ganz besondere Freude, das heute Abend als etwas Sachverständiger zum Ausdruck bringen zu können (Lebhafter Beifall.)

Oberst Gerding: Trotzdem die Herren Vorredner mir meine Worte vorweggenommen haben, will ich doch, da ich sämtliche Verkehrsverhältnisse in Swakopmund studiert und mit der Molenfrage mich eingehend beschäftigt habe, meine volle Anerkennung aussprechen gegenüber allen Kritiken, die in Deutschland über die Mole laut geworden sind. Ich habe auch die anderen Landungsplätze in Westafrika und in Ostafrika eingehend besichtigt und die Ueberzeugung gewonnen, dass Herr Wasserbauinspektor Ortloff mit den natürlichen Materialien, die sich in Menge vorfanden, dem Granit, mit einer festen, auf Felsen gegründeten Steinmole an Stelle von hölzernen und steinernen Piers, die wir anderweitig finden, richtig vorgegangen ist. Mit welchen Schwierigkeiten er von Anfang an zu kämpfen gehabt hat, kann nur derjenige beurteilen, der dort gewesen ist; dieselben Schwierigkeiten, die sich dem Bahnbau entgegengestellt haben, und die hier vielfach verkannt worden sind, fand er dort in Fülle vor.

Im übrigen möchte ich die Wichtigkeit dieser Mole betonen. Sie hätte vielleicht viele Jahre früher gebaut werden sollen, und dann erst hätte die Eisenbahn folgen sollen; man hat die Sache am verkehrten Ende angefasst. Ob die Mole 2 oder 3 Millionen kosten wird, kann gar nicht in Betracht kommen. Nachdem wir 15 Millionen in die Bahn gesteckt haben, muss sie auch einen guten Landungsplatz haben, um

die Güter billig und schnell auf die Schiffe zu befördern. Jeder Techniker wird mir auch beistimmen, dass es grundfalsch wäre, dem Urheber einen Vorwurf zu machen, wenn er vielleicht mit den 2 Millionen nicht ausreicht, da es sich um die schwierigsten Aufgaben des Wasserbaues handelt unter gänzlich unbekanntem Umständen.

Was das Verhältnis von Walfischbay und Swakopmund betrifft, so gehe ich nicht so weit, wie Herr Rhode, zu sagen, dass wir Walfischbay, wenn sie uns geschenkt wird, nicht annehmen sollten. Es ist mir immer ein unangenehmes Gefühl, die Engländer in unserer Mitte an der Küste sitzen zu haben. Aber ich warne vor einem ungünstigen Tausch; viel möchte ich keinesfalls dafür geben; denn Swakopmund wird ein bedeutend günstigerer und besserer Landungsplatz werden, als Walfischbay jemals sein kann. Auf seemännische Fragen will ich mich nicht einlassen; aber die eingehende Darstellung hat uns gezeigt, wie die Versandung dieser Bay in absehbarer Zeit nicht ausgeschlossen ist. Zunächst schliesst schon der grösste Mangel: kein Wasser — eine grosse Hafenanlage aus, und zweitens befindet sich zwischen dem Dünen-gürtel und dem Lande überhaupt kein Platz, wo man eine grössere Hafenstadt oder auch nur grössere Hafenanlagen aufstellen könnte. Im übrigen ist die Durchquerung der Dünen ausserordentlich schwierig, und ich habe aus eigener Anschauung von diesem Lande ganz genau dieselbe Ueberzeugung gewonnen wie mein Herr Vorredner.

Wie die anderen Herren spreche auch ich dem Herrn Wasserbauinspektor die bestimmte Hoffnung aus, dass, wenn man ihm freie Hand lässt und zur richtigen Zeit vielleicht noch eine halbe Million zugiebt, er die Sache zu Ende führen wird, dass sie eine Wohlthat für das ganze Land sein wird, und dass erst mit der Fertigstellung der Mole der Zweck der Bahn erreicht werden kann: die Erschliessung des Schutzgebietes und die richtige Verbindung des Schutzgebietes mit der See. (Beifall.)

Wasserbauinspektor Ortloff: Meinen Herren Vorrednern meinen allerherzlichsten Dank! Es thut dem Herzen doch wohl, nach den vielen Scherereien, die man gehabt hat, einmal etwas Anerkennung zu hören. (Heiterkeit.)

Vorsitzender Prinz Arenberg: Meine Herren, ich habe mich vorhin darauf beschränken müssen, unsern Dank für den Vortrag auszusprechen; ein Lob des Werkes wäre in meinem Munde wertlos gewesen, da ich ja weder in Südwestafrika gewesen bin noch Techniker bin. Nachdem aber so kompetente Herren wie Herr Generalbevollmächtigter Rhode und Herr Oberst Gerding die Punkte hervorgehoben haben, die die Bescheidenheit des Herrn Redners ihn nicht haben aussprechen lassen, erlaube ich mir im Namen aller Anwesenden und auch im Namen aller Kolonialfreunde den wärmsten Dank und die wärmste Anerkennung für sein Werk auszusprechen.

Meine Herren, Goethe hat einmal gesagt, dass seine besten Gedichte Gelegenheitsgedichte wären. Diese südwestafrikanische Bahn ist eine Gelegenheitsbahn gewesen: die Rinderpest ist der Grund gewesen, dass sie gebaut wurde und dass der Bau beschleunigt wurde. Es ist richtig, wie Herr Oberst Gerding hervorgehoben hat, dass man den Pflug vor den Ochsen gespannt hat, indem man zuerst die Mole hätte bauen müssen und dann die Bahn. Jetzt findet die Bahn ihre richtige Ergänzung in dem Bau der Mole, und wir wollen nicht weiter darüber rechten. Der Bahnbau ist in den Kolonien das beste Arbeitswerkzeug, das alle Kolonien aller Länder, sogar der Portugiesen, längst erhalten haben. Dieser Bahnbau in Südwestafrika ist uns aber ein Beweis dafür, dass wir uns in der Kolonialpolitik nicht entmutigen lassen dürfen, wenn einmal ein Projekt, das wir für notwendig halten, auf ein paar Jahre hinausgeschoben wird. Zwar sind wir als Kolonialgesellschaft eine Agitationsgesellschaft, um koloniale Gedanken gegenüber dem deutschen Volke im Deutschen Reich zu vertreten, und wir dürfen uns nicht wundern, dass das Verständnis für alle

koloniale Fragen nicht in der ganzen Nation ebenso rege ist wie unter uns; aber wir haben schon grosse Fortschritte gemacht, und gerade Südwestafrika, das jetzt nicht nur mit einer Eisenbahn, sondern auch mit einem Hafen versehen ist, ist uns ein Beispiel dafür, was konsequente und zähe Arbeit ausrichten kann. Wenn die Eisenbahn überhaupt gebaut worden ist, und wenn die heute zur Sprache gekommene Mole gebaut wird, so ist das im wesentlichen ein Verdienst der Kolonialgesellschaft. Die Kolonialgesellschaft hat ja auch ihre Vertretung im Reichstage, und diese Vertretung hat unausgesetzt auf diese Bewilligung hingewirkt.

Nun ist gesagt worden — ich glaube, von Herrn Oberst Gerding auch —, dass, wenn das Werk unvollständig ist, wenn die 2 Millionen nicht reichen, noch ein weiteres geschehen könne. Ich möchte dabei konstatieren, dass, wie der Herr Bauinspektor selbst hervorgehoben hat, die Schuld gar nicht an ihm liegt; denn er hat sich bei seinen Bauten genau innerhalb der bewilligten Summe gehalten; den Bauanschlag hat er in keiner Weise überschritten. Wenn die Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes nur 2 Millionen gefordert hat, so liegt das daran, dass erstens das Reichsschatzamt, das uns nicht immer wohlwollend ist, und zweitens auch der Reichstag ein Hindernis ist, das nicht mit einem Sprunge überwunden werden konnte. Ich habe die Ueberzeugung, namentlich wenn es sich bewähren sollte, dass die Ottawimine in hohem Grade abbaufähig ist und nicht nach Norden, sondern nach der jetzigen Bahn einmündet, dass dann im Reichstage keine Schwierigkeiten bestehen werden, die Mole weiterzubauen und sie so weit zu vervollständigen, dass eine Landung der Leichter unter allen Umständen gesichert ist.

Also ich für meinen Teil möchte in Ihrer aller Namen dem Herrn Regierungsbaumeister unsern wärmsten Dank für das zum Nutzen und Segen der Kolonie gestiftete Werk aussprechen.

Konsul Vohsen: Meine Herren, wir haben jetzt unsern Herrn Redner gefeiert; aber es liegen uns noch einige Fragen am Herzen, nämlich das, was die feindliche Kritik bis jetzt ausgesprochen hat, auch einmal in der Beleuchtung des Herrn Ortloff zu hören.

Einmal hat Herr Ortloff im Eingang seiner Rede gesagt, dass er glaube, mit den vom Reichstag bewilligten Mitteln diesen Molenbau zu Ende führen zu können. Wir sind so freundlich gewesen, ihm schon mehr Mittel zu bewilligen, wenn er mit den bisherigen nicht zu Stande kommen sollte; aber es wäre doch interessant, zu wissen, wie weit die bewilligten Mittel bis zum jetzigen Stadium des Baues ausgegeben sind, und wie sie sich stellen werden, wenn der Bau vollendet ist.

Eine andere Frage ist folgende. Herr Ortloff hat uns gezeigt, wie eine Versandung an den verschiedenen Hafentplätzen vor sich geht. Nun wird behauptet, dass solche Versandungen auch sehr leicht an der Mole stattfinden könnten, indem Sand gegen die Mole vorgeschoben wird und sich dann auf die andere Seite der Mole legt. Vielleicht hat Herr Ortloff die Güte, uns diese Fragen zu beantworten.

Wasserbauinspektor Ortloff: Bei Erörterung der Frage, ob die Bausumme überschritten wird, möchte ich auf die Entwicklung des ganzen Entwurfes zurückkommen. Als ich aufgefordert wurde, eine Expedition für den Hafenbau auszurüsten und den Entwurf und Anschlag für das erste Etatsjahr im Auswärtigen Amt zu bearbeiten, lag es nahe, dass ich zuerst die Frage an die Herren richtete, ob ich nicht einigermaßen eine Beschreibung des Landes und ein Urteil erhalten könnte, welche Summen für diese und für diese Arbeiten gezahlt werden, damit ich einen Anhalt für die Baukosten bekäme. Es war recht schwierig, dort Auskunft zu bekommen, da kaum einer der Herren in Südwestafrika gewesen war. Den ersten Etat, den ich für die Ausrüstungsexpedition aufgestellt habe — es standen mir knapp 6 Wochen zur Verfügung —, habe ich daher

überschritten. Das habe ich büßen müssen beim zweiten Etatsjahr; da wurde mir das einfach wieder abgestrichen. Der Entwurf, den ich dann einreichte, nachdem ich notdürftige Kenntnis von der ganzen Lage erhalten hatte, belief sich auf 1 200 000 Mark. Er ging an die Akademie des Bauwesens; dort wurde behauptet, der Molenkörper wäre zu schwach veranlagt, ich sollte grössere Dimensionen nehmen. Der Entwurf wurde noch einmal einer Umänderung unterworfen, und ich kam auf die Summe von 2 Millionen Mark. Von diesen 2 Millionen sind bis jetzt  $1\frac{1}{2}$  verbaut, sodass für den Rest noch eine halbe Million übrig bleibt, und mit der hoffe ich sicher auszukommen, sodass eine Ueberschreitung der ausgeworfenen Summe nicht stattfindet. (Hört, Hört!)

Wie sich die Sache entwickeln wird, ist ohne genaue Projektaufstellung sehr schwer zu sagen; ich möchte aber doch bemerken, dass wir dann mit 2 bis 3 Millionen nicht auskommen. Wir kommen in eine Tiefe hinein bis 7 und 8 m. Da sind andere Fundierungen, sehr schwierige Fundierungen erforderlich, jedenfalls Caissons; das ganze Eisenmaterial muss in Deutschland angefertigt, zusammengesetzt und hinübergeschafft werden. Ich möchte warnen, eine zu niedrige Summe dafür anzunehmen.

Was dann die Frage der Versandung des Hafens anbetrifft, so möchte ich auf die Nordrichtung verweisen. Das ist die Nordrichtung, wie sie bei der Lagunenbildung an unserer Küste stattfindet; das ist die Nordrichtung, wie Sie sie bei dem gewählten Profil der Mole sehen. Wie ich schon sagte, wirken an unserer Küste zwei Kräfte mit, die Strömung, die ungefähr in dieser Richtung geht, dann die Wellenbewegung und Windrichtung, die in dieser Richtung geht. Aus diesen beiden Kräften setzt sich der Widerstand zusammen, den die Mole auszuhalten hat. Von den Partikelchen, die der Benguela-Strom mitführt, hat sich eine Versandung in folgender Weise gezeigt. Diese Mole, wie sie hier angelegt ist, wirkt genau wie eine Bühne im Strom; es lagern sich vor der Mole in dem ruhigen Wasser die Sinkstoffe ab. Das

ist kein Fehler; im Gegenteil, sie dienen nur zur Sicherung des Molenfusses. Hinter der Mole fällt plötzlich die Strömung in verhältnismässig ruhiges Wasser. Die Strömung wird nicht in der geraden Linie weiter gehen, sondern fällt auf das Ufer hin, und zwar teilt sie sich, wo sie das Ufer trifft, in eine Strömung nach dieser Richtung und eine schwächere nach dieser Richtung. Diese schwächere Strömung ist immer noch im Stande, Sinkstoffe, die vielleicht hier mit hereinfallen sollten, herauszuwirbeln. Dieser Teil der Strömung ist stärker; er bewirkt einen Abbruch des Ufers. Bei dem Weiterschreiten des Molenbaues hat sich sehr leicht konstatieren lassen, dass mit dem Weiterschreiten auch ein Abbruch des Ufers nach dieser Richtung stattfand. Es ist also ausgeschlossen, dass dieser Teil der Mole, der Landeplatz, versanden wird, ebenso wenig wie bis jetzt eine Verlandung hat konstatiert werden können, und dass die Verlandung dieses Teiles weiter schreitet, als es bis jetzt bei jedesmaliger Aufnahme wieder bemerkt worden ist. Die Versandung bleibt immer 130 m hinter der Molenspitze zurück. Wenn die Mole beendet ist, wird die Versandung ungefähr so weit fortgeschritten sein. Es kann eine Versandung dieses Teiles nicht stattfinden, weil ein Stromfaden, der in dieser Richtung kommt, gegen die Mole stösst in einem Winkel, der die Strömung derartig nach aussen ablenkt, und ein Teil, der nach dorthin geht. Diese lassen die Sinkstoffe nicht zur Ruhe kommen. Die Sinkstoffe, die hier mitgeführt werden, werden von dem nächsten laufenden Strömungsfaden nach dorthin mitgerissen.

Diese theoretische Erklärung hat sich durch die Praxis vollkommen bewährt; wir haben nie ein Weiterschreiten der Verlandung als 130 m von der jeweiligen Molenspitze konstatieren können.

Oberst Gerding: Meine Herren, ich möchte eine Frage, die schon öfter berührt ist, erwähnen; das ist der Anschluss der Ottawimine an unsere Bahn durch eine Zweigbahn. Es ist vielfach die Frage erörtert worden, ob denn eine solche Klein-

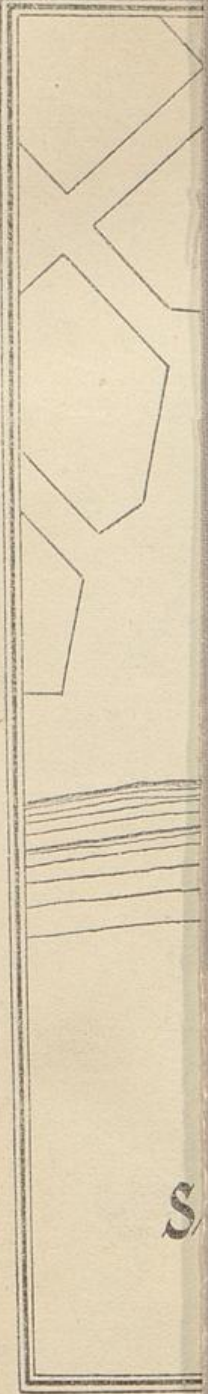
bahn im Stande wäre, die gewaltige Produktion, die die Ottawimine dereinst zu Tage fördern würde, an die Küste zu bringen. Es stellt sich jetzt heraus — ich möchte die Herren hierüber beruhigen — bei dem Antrag, den die Ottawimingesellschaft gestellt hat, dass sie im ganzen ungefähr 100 Tonnen an die Küste zu befördern gedenke. Meine Herren, das ist ein Quantum, das die Bahn, wenn sie fertig ist, auch schon in ihrem jetzigen Zustand spielend bewältigen kann, und wir können im Interesse des Schutzgebietes wie der Rentabilität der Bahn nur wünschen, dass der ersten Mine möglichst rasch recht viele Minen folgen mögen. Auch die Produktion dieser Minen wird die Bahn nach meiner Meinung zweifellos im Stande sein zur Küste zu bringen.

Vorsitzender Prinz Arenberg schliesst die Sitzung.

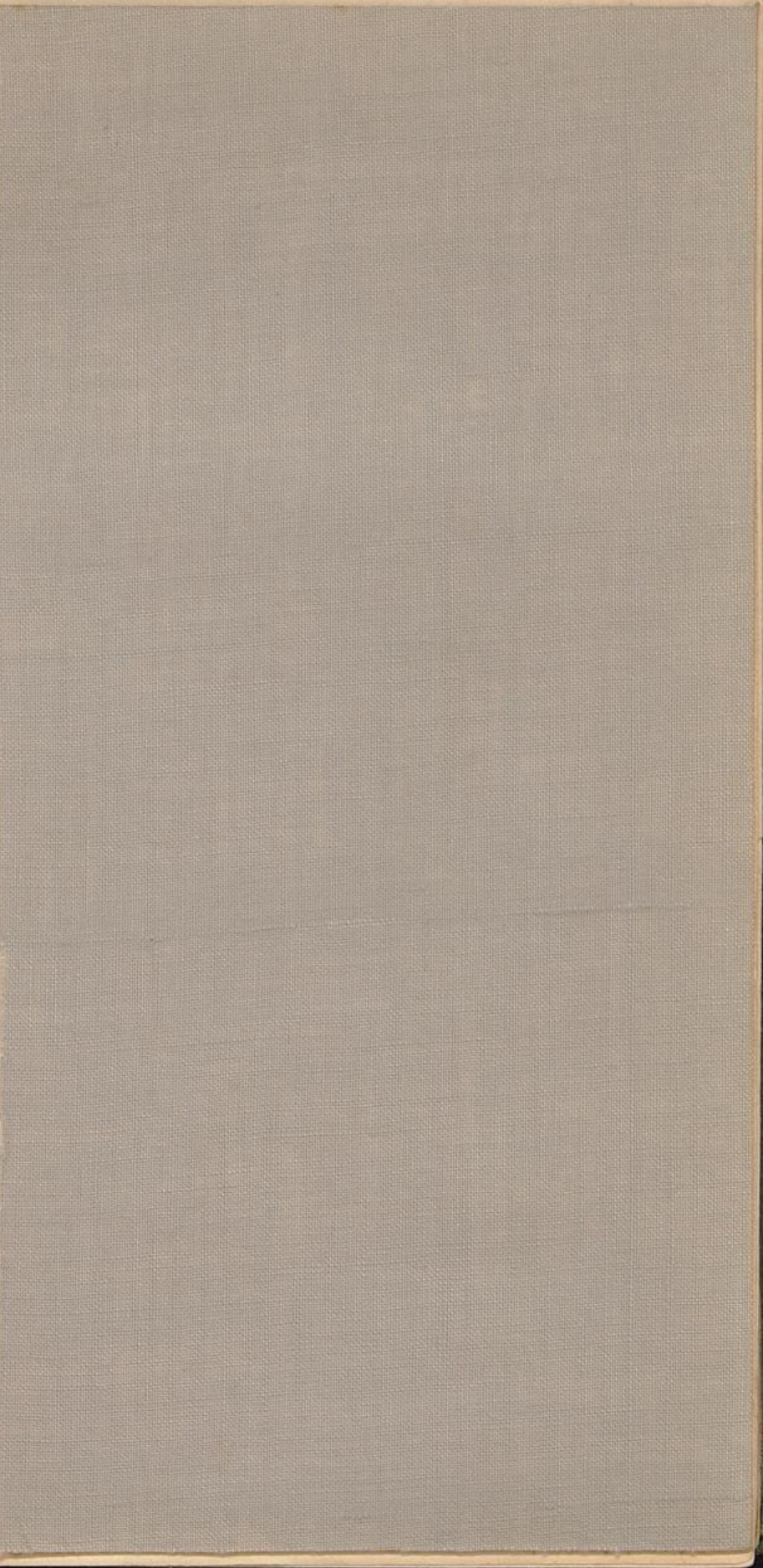
1871

Druck von Trowitzsch & Sohn in Berlin SW.

L. 10



S





Bibliothek der  
Lesehalle in Bremen