

Die Stappsfarmlinie behält noch Windhuk als Zwangspunkt bei. Die Ermittlungen über sie haben die Vermutung ihrer bau- und betriebstechnischen Überlegenheit über die Arislinie nicht bestätigt. Sie wird nicht nur reichlich 3 Millionen Mark teurer, sondern, ohne einen nennenswerten niedrigeren Paß zu benutzen und ohne irgendwelche günstigen Neigungsverhältnisse aufzuweisen, etwa 55 km länger als jene, belastet also das Schutzgebiet mit einem unnötigen Mehr an Anleihezinsen und verteuert alle Transporte zwischen Norden und Süden um die Vertriebskosten für 55 km. Es wird für sie ins Feld geführt, daß sie das Bastardland, das zur Zeit für die Besiedlung nur beschränkt verfügbar ist, unter Durchquerung wirtschaftlich aufblühender anderer Landstriche umgeht und nicht, wie die Arislinie, auf große Länge durchschneidet. Nach dem oben Gesagten muß aber einleuchten, daß es ein verhängnisvoller Fehler wäre, wenn man wegen dieser zeitweiligen Verhältnisse die Hauptlinie einen großen Umweg machen lassen wollte. Überdies ist das Bastardland für den Bergbau schon jetzt frei. Auch wer der Landwirtschaft in Südwestafrika höhere Bedeutung beilegt als dem Bergbau, wird anerkennen, daß dieser mehr auf Bahnen angewiesen ist und sie eher ernähren kann als jene. Wer die Bahnen günstig für den Bergbau legt, erweist der Volkswirtschaft und selbst der Landwirtschaft einen größeren Dienst, als wer für kleine Vorteile einer örtlich eng begrenzten Landwirtschaft die Bahn in eine die bergbaulichen Transporte verteuernde Führung drängt. Erreichen die östlichen Landstriche einmal eine Entwicklung, die zu ihrer Bewahrung und Steigerung eine Bahn wirklich nötig hat, so ist die einzig richtige Lösung eine Stichbahn. Die Stappsfarmlinie aber ist unhaltbar. Übrigens würde sie, da der ausgeworfene Baufonds nicht ausreicht, nicht ohne Befragung der gesetzgebenden Körperschaften und daher nicht vor Ablauf etwa eines Jahres in Angriff genommen werden können.

Wenn die Stappsfarmlinie nicht möglich ist, kann die Quasschranke nur unter Ausschaltung Windhuks umgangen werden. Die beste Lösung hierfür ist die Djihangwe-Linie. Ihr Bauaufwand ist reichlich 5 Millionen Mark höher zu veranschlagen, als der der Arislinie. Die Beschaffung dieser 5 Millionen Mark würde allerdings insofern nicht auf dieselben Schwierigkeiten stoßen, wie die des Mehrbedarfs der Stappsfarmlinie, als sie in diesem Falle dadurch eingepart werden können, daß das dann zur Lokalstrecke werdende Bahnstück Waldau-Windhuk in wesentlich kleinerem Maße verbessert wird als für den Fall des Baues der Arislinie. In den volkswirtschaftlichen Vergleich aber, in einen Vergleich, der die spätere, endgültige Gestalt des Bahnnetzes berücksichtigt, ist nicht der Aufwand für diesen vorläufigen primitiven, sondern der für den schließlich einmal nötigen gründlichen Umbau Waldau-Windhuk einzustellen. Andererseits ist zu berücksichtigen, daß, wie mit Recht geltend gemacht ist, die Djihangwe-Linie schon ein Stück Ostbahn in sich schließt, also nicht nur den Süden mit dem Norden verbindet, son-

dern auch den Osten eröffnet. (Die Ostbahn wird einmal kommen und muß — das darf nach den jegigen Ermittlungen gesagt werden — etwa von Waldau, nicht von Windhuk ausgehen.) Für den gleichen, doppelten volkswirtschaftlichen Effekt müßte im Falle der Wahl der Arislinie noch eine Strecke besonderer Ostbahn, etwa von Waldau aus, ebenfalls für rund 5 Millionen Mark, gebaut werden. Die beiden Vergleichsobjekte, Arislinie plus Windhuk-Waldau plus Ostbahnstrecke einerseits und Djihangwe-Linie plus Waldau-Windhuk andererseits dürfen als gleich teuer gelten. Da ferner die Stichbahnbetriebe Ostbahnstrecke und Waldau-Windhuk ungefähr mit gleichem Betriebskostenbedarfe eingestellt werden dürfen, steht betriebstechnisch zum Vergleich die Djihangwe-Linie gegen die Arisroute plus Waldau-Windhuk. Die erstere Strecke von Waldau (genauer Kilometer 278) bis Keetmanshoop ist etwas über 80 km länger als die letztere. Transporte vom Teilungspunkte bis zum Vereinigungspunkte der beiden Routen werden auf der Djihangweroute um den Betrag der allgemeinen, der Strecken- und der Stationskosten für jene 80 km Umweg verteuert, was schon bei geringem Verkehr jährlich 150 000 M. ausmacht. Die Steigungsverhältnisse der Trasse 3 sind allerdings besonders günstig, trotzdem sind infolge der großen Mehrlänge die reinen Zugkosten für jene Transporte ebenfalls höher und zwar etwa 14 v. H. oder zwei Drittel Mark/t. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß der Personenverkehr zwischen Windhuk und Keetmanshoop über die Djihangwe-Linie fast um 60 v. H. teurer wird als über die Arislinie. Nun wird angeführt, daß der Binnenverkehr einmal eine direkte Linie, etwa von Grootfontein über Djihangwe nach Keetmanshoop, erfordern und daher die jetzt zu bauende Linie zweckmäßig im Zuge dieser Bahn Grootfontein-Keetmanshoop geführt werde. Dem ist entgegenzuhalten, daß längere Wege über bestehende Bahnen billiger zurückzulegen sein können als kürzere Wege über neue, zum Zweck der Abkürzung erst anzulegende Bahnen. Auf den ersteren sind die Transporte noch vorteilhaft, wenn sie nur wenig mehr als die reinen Zugkosten decken, auf den letzteren müssen sie außerdem die ganzen allgemeinen, die Stations- und die Streckenkosten sowie die gesamten Anleihezinsen tragen. Infolgedessen kann es billiger sein, ein Gut von Grootfontein über die bestehenden Linien, über Otavi, Karibib, Waldau, Windhuk zu fahren als über eine hierfür besonders gebaute Linie Grootfontein-Djihangwe und weiter über die als bestehend angenommene Strecke Djihangwe-Keetmanshoop. Erwinnern wir uns noch daran, was im Eingang über die Notwendigkeit der erstlinigen Berücksichtigung des Überseeverkehrs gesagt wurde, und beachten wir, daß die Arislinie die militärischen und politischen Bedürfnisse am besten befriedigt sowie daß die Ausschaltung Windhuks gegen die Djihangwe-Linie spricht, so muß die Entscheidung zugunsten der Arislinie fallen.

Verkehrs-Nachrichten.

Die Postanstalt in Jakaßwater (Deutsch-Südwestafrika) nimmt am Paket-, Postanweisungs- und Nachnahmedienste nicht mehr teil.



Nach	Die Abfahrt erfolgt		Ausshiffungshafen. Dauer der Überfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgesandt werden am:	
	vom Ein- schiffungshafen	am:			
4. Kamerun.	Hamburg	10. jedes Monats	Victoria 19, 27 Tage Duala 20, 28—43 Tage Kribi 21, 28—43 Tage Plantation 21, 28—43 Tg. Yongji 21, 28—43 Tage Campo 28—43 Tage Bibundi 28—43 Tage	9. jed. Mts. 9.1 25. jed. Mts. 6.19	
		25. jedes Monats			
		25. jedes Monats			
	a) nach Monolunga, Pantenda, Panjo, Bibundi, Bipindihof, Bonaberi, Bonambasi, Auea, Campo, Fichana, Duala, Fume, Gbolawa, Gdea, Za- bassi, Jauunde, Johann Al- brechtshöhe, Joto, Kribi, Lobe- tal, Lolodorf, Lomte, Lomali, Marienberg, Mundek, Nwan- ga, Tshidinge, Plantation, Victoria	Boulogne für Mer (deutsche Schiffe)	11. jedes Monats	Victoria 18 Tage Duala 19 Tage Kribi 20 Tage Plantation 20 Tage Yongji 20 Tage	10. jed. Mts. 1.0
		† Liverpool	30. Juni		
	b) nach Rio del Rey	† Hamburg	25. jedes Monats	Rio del Rey 28—43 Tage Calabar 19 Tage von dort weiter über Mana nach Rio del Rey in 2 Tagen Rio del Rey 25 Tage	25. jed. Mts. 6.19 jeden Montag 10 ¹⁵
		† Liverpool	jeden Mittwoch		
	c) nach dem Eshadsee-Gebiet (Warua, Kuffert)	† Liverpool	30. Juni	Forcados 17 Tage von dort weiter über Lolodja—Yola	28. Juni 10 ¹² jeden Montag 10 ¹⁵
		Liverpool	jeden Mittwoch		
	d) nach Molundu	Antwerpen	16. Juni 7. Juli	Matadi 20—21 Tage von da weiter mit der Eisen- bahn bis Leopoldville und dann mit Akudampfern auf dem Kongo, Zaianga und Tschab bis Molundu	15. Juni 6. Juli 1.0 17. Juni 8. Juli 8.35 23. jed. Mts. 10 ¹⁵
La Rochelle (belgische Schiffe)		19. Juni 10. Juli			
Bordeaux		25. jedes Monats			
5. den Karolinen, Palau- Inseln, Marianen aus- schließlich Guam. *)	Brindisi (engl. Schiffe)	26 ^o . Juni	Zap 49 Tage Palau 37, 36 Tage Palau 39 Tage Angaur 40 Tage	15. 24 ^o . Juni 13 ^o . Juli 10 ²⁰	
	Neapel (deutsche Schiffe)	17. Juni 15 ^o . Juli			
<p>*) Sendungen nach Guam wer- den über San Francisco geleitet. *) nur für Sendungen nach Zap.</p> <p>Nächste Verbindung nach Saipan: ab Neapel 29. Juli. Auf Verlangen des Absenders werden Briefsendungen nach den Marianen auch über Japan geleitet; von Yokohama weiter sechs- bis siebenmal jährlich mit Segelschiffen. Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten — nicht auch Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben — über Sibirien—Schanghai geleitet.</p>					
6. Marshall-Inseln.	a) nach Jaluit	Neapel (deutsche Schiffe)	29. Juli	Jaluit 60 Tage	27. Juli 10 ³⁰
		Neapel (deutsche Schiffe)	22. Juni		
	b) nach Namu	Brindisi (engl. Schiffe)	26. Juni	Melade 27—30 Tage, dann weiter mit der Eisen- bahn nach Melbourne oder Sydney von dort mit Tanker der Pacific Phos- phate Company oder mit Tanker „Germania“ der Jaluitlinie nach Namu	17. 20. 24. Juni 1. Juli 10 ²⁰
		Taranto (engl. Schiffe)	19. Juni 3. Juli		
<p>Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten — nicht auch Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben — über Sibirien—Schanghai geleitet.</p>					



Nach	Die Abfahrt erfolgt		Ausschiffungshafen. Dauer der Überfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgesandt werden am:
	vom Ein- schiffungshafen	am:		
7. Deutsch-Neuguinea, Kaiser-Wilhelmsland und Bismarck-Archipel.	Neapel (deutsche Schiffe)	17. Juni 15. Juli	Friedrich-Wilhelms- hafen 43, 40 u. 39 Tage Nabaul 46, 42 und 41 Tage Friedrich-Wilhelms- hafen 45 Tage Nabaul 42 Tage	15. 24. Juni 13. Juli 10 ³⁰
	Brindisi (engl. Schiffe)	26. Juni		
Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten — nicht auch Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben — über Sibirien—Schanghai geleitet.				
8. Samoa.	Queenstown	19. Juni 17. Juli	Apia 30, 31 Tage	17. Juni 15. Juli 11.23 Nachverfand 1.0
Auf Verlangen des Absenders auch über Sydney.				
9. Togo.	Hamburg	25. jedes Monats	Rome 22 Tage	25. jed. Mts. 6.19
	Hamburg	10. jedes Monats	Rome 17 Tage	9. jed. Mts. 9.1
	Boulogne f. M. (deutsche Schiffe)	11. jedes Monats	Rome 16 Tage	10. jed. Mts. 1.0
	† Marseille	12. jedes Monats	Cotonou 18 Tage von da ab Landverbindung	10. jed. Mts. 10 ³⁰
	† Bordeaux	25. jedes Monats	Cotonou 18 Tage von da ab Landverbindung	23. jed. Mts. 10 ⁴⁵
	† Liverpool	jeden Mittwoch	Altra 15 Tage von dort weiter auf dem Landwege in 4—5 Tagen	Montag 10 ¹²
	† Hamburg	30. jedes Monats	Rome 34 Tage	29. jed. Mts. 6.19
	† Rotterdam (deutsche Schiffe)	5. Juli	Rome 29 Tage	4. Juli 9 ²⁵
† Hamburg	16. jedes Monats	Rome 30—39 Tage	16. jed. Mts. 6.19	
† Rotterdam (deutsche Schiffe)	22. jedes Monats	Rome 24—33 Tage	21. jed. Mts. 9 ²⁵	

† Den durch † bezeichneten Schiffsverbindungen werden Briefsendungen nur dann zugeführt, wenn der Absender die Beförderung auf diesem Wege durch einen Zeitvermerk verlangt hat.

Eintreffen der Post aus den deutschen Schutzgebieten.

Von	Landungs- hafen	Die Post ist fällig in Berlin am	Von	Landungs- hafen	Die Post ist fällig in Berlin am
Deutsch-Neuguinea	Neapel	19. Juni 1*. Juli	Kiautschou	Neapel	16*. 30*. Juni
	Neapel	18*. 24*. Juni		Brindisi	26. Juni 10. Juli
Deutsch-Südwestafrika	Brindisi	19. Juni 17. Juli		Marseille	23. Juni 7. Juli
	Marseille	16. jed. Mts.		Liverpool	üb. Vancouver 21. Juni
Deutsch-Südwestafrika	Southampton	23*. Juni		Plymouth, Southampton, Le Havre oder Queenstown	über San Francisco oder Seattle unbestimmt (5—6 mal monatlich)
	Southampton	jeden Sonntag		Sibir. Eisen- bahn	
	Hamburg	1*. 14*. 15*. jed. Mts.			
Kamerun	Southampton	30*. jed. Mts.		Samoa	Plymouth
	Hamburg	15*. jed. Mts.	Queenstown oder Havre		über San Francisco (unbestimmt)
	Liverpool	17. Juni	od. Plymouth		
den Karolinen, Marianen, Palau-Inseln	Neapel	19. Juni 1*. Juli	Togo	Hamburg	15*. jedes Monats
				Southampton	30*. jedes Monats
Marshall-Inseln	Neapel	2*. Juli	Liverpool	jeden Montag	

* Fälligkeitstage für die mit deutschen Schiffen eintreffenden Posten.



Schiffsbewegungen der Woermann-Linie zwischen Hamburg und West- und Südwestafrika.

Postdampfer	Reise		Letzte Nachrichten bis 10. Juni 1910.
	von	nach	
„Adolph Woermann“	Hamburg	Delagoa Bay	am 7. Juni ab Teneriffe.
„Alexandra Woermann“	Kamerun	Hamburg	am 11. Juni in Hamburg.
„Anna Woermann“	Calabar	Hamburg	am 31. Mai in Hamburg.
„Arnold Amfink“	Hamburg	Moffamedes	am 5. Juni in Monrovia.
„Eduard Woermann“	Lüderigbucht	Hamburg	am 6. Juni ab Las Palmas.
„Eleonore Woermann“	Duala	Hamburg	am 10. Juni ab Victoria.
„Erna Woermann“	Hamburg	Lüderigbucht	am 6. Juni in Lüderigbucht.
„Frieda Woermann“	Kapitadi	Swalopmund	am 9. Juni ab Kapitadi.
„Gertrud Woermann“	Hamburg	Durban	am 8. Juni ab Southampton.
„Hans Woermann“	Hamburg	Kamerun	am 5. Juni ab Las Palmas.
„Henriette Woermann“	Hamburg	Affinie	am 9. Juni in Antwerpen.
„Irma Woermann“	Hamburg	Burutu	am 7. Juni in Accra.
„Jeannette Woermann“	Hamburg	Affinie	am 7. Juni in Hamburg.
„Kurt Woermann“	Burutu	Hamburg	am 9. Juni ab Lagos.
„Lili Woermann“	Burutu	Hamburg	am 1. Juni in Hamburg.
„Lothar Bohlen“	Hamburg	Kotonou	am 8. Juni in Lome.
„Lucie Woermann“	Hamburg	Duala	am 10. Juni Cuzhaven passiert.
„Martha Woermann“	Accra	Hamburg	am 11. Juni in Hamburg.
„Max Brod“	Lüderigbucht	Hamburg	am 24. Mai in Hamburg.
„Paul Woermann“	Calabar	Hamburg	am 4. Juni ab Monrovia.
„Thekla Bohlen“	Kotonou	Hamburg	am 5. Juni in Hamburg.
„Andromeda“	Hamburg	Duala	am 5. Juni in Duala.
„Dryade“	Hamburg	Lagos	am 7. Juni in Monrovia.
„Durenbart“	Lüderigbucht	Hamburg	am 6. Juni ab Monrovia.
„Erika“	Hamburg	Kotonou	am 5. Juni ab Rotterdam.
„Reichstag“	Hamburg	Affinie	am 3. Juni ab Las Palmas.

Hamburg-Amerika-Linie, Afrika-Dienst.

„Edea“	Moffamedes	Hamburg	am 3. Juni ab Accra.
„Kamerun“	Hamburg	Kamerun	am 19. Mai in Lagos.
„Lome“	Hamburg	Kotonou	am 23. Mai in Kotonou.
„Kauplia“	Swalopmund	Hamburg	am 4. Juni ab Swalopmund.
„Otavi“	Hamburg	Lüderigbucht	am 5. Mai in Swalopmund.
„Rhenania“	Hamburg	Lüderigbucht	am 5. Juni in Teneriffe.
„Savoia“	Hamburg	Kotonou	am 7. Juni ab Bissao.
„Swalopmund“	Lüderigbucht	Hamburg	am 6. Juni ab Swalopmund.
„Togo“	Lüderigbucht	Hamburg	am 4. Juni in Libreville.
„Windhut“	Hamburg	Durban	am 9. Juni in Delagoa Bay.

Hamburg-Bremer Afrika-Linie A. G.

„Answald“	Hamburg	Delagoa Bay	am 4. Juni in Delagoa Bay.
„Friderun“	Hamburg	Accra	am 28. Mai ab Conakry.
„Gundrun“	Hamburg	Swalopmund.	am 4. Juni in Rotterdam.
„Henner“	Accra	Hamburg	am 8. Juni in Sierra Leone.
„Immo“	Hamburg	Accra	am 9. Juni ab Rotterdam.
„Ingbert“	Hamburg	Moffamedes	am 31. Mai ab Moffamedes.
„Ingo“	Rotterdam	Lagos	am 21. Mai in Lome.
„Ingraban“	Hamburg	Calabar	am 1. Juni in Rotterdam.
„Jrnifried“	Lüderigbucht	Hamburg	am 24. Mai in Lagos.
„Jemgard“	Kotonou	Hamburg	am 5. Juni in Hamburg.
„Ivo“	Hamburg	Affinie	am 7. Juni ab Grand Bassam.
„Walburg“	Hamburg	Calabar	am 8. Juni ab Focados.

