Zwecke schnellerer Aufschliessung des Bergwerksgebiets der Ges. wurde mit einer von deutschen u. englischen Firmen gebildeten Studien-Ges., dem Otavi Exploring Syndicate Limited, London, ein Abkommen getroffen, durch welches diesem Syndikat das obenwähnte Konzessionsgebiet von 1000 engl. Quadratmeilen mit Ausnahme von Tsumeb, Guchab, Asis u. Gross-Otavi nebst entsprechend grossem Geländekomplex zur bergmännischen Ausbeutung auf die Dauer von zehn Jahren mit einem Gewinnanteil der Otavi-Ges. von 35% überlassen wurde. Ausserdem ist die Ges. mit 11% an dem Kap. von £ 63 000 beteiligt. Dieses Syndikat hat im abgelaufenen Geschäftsj. zum erstenmal 500 t Kupfer- u. Bleierz sowie ca. 35 t hochhaltige Zinnerze zum Versand gebracht. Die Erze sind durchweg aus nesterartigen Vorkommen gewonnen, so dass ein Urteil über die Zukunft dieses Unternehmens noch nicht abgegeben werden kann.

Eisenbahn. Die mit der Spurweite von 0,6 m von Arthur Koppel A.-G. in Berlin ausgeführte Bahn Swakopmund-Tsumeb hat die Stationen Swakopmund, Usakos, Onguati, Omaruru, Kalkfeld, Otjiwarongo, Okaputa, Otavi, Khorab und Tsumeb und ausserdem 18 Halte- und Überholungsstellen. Länge der Bahn 566 km, ausserdem die Zweiglinie Onguati-Karibib (14 km). Die Bahn ist durchgängig eingleisig ausgeführt und mit einem starken, ganz eisernen Oberbau versehen. Im Sept. 1903 wurde mit dem Bau von Swakopmund aus begonnen; die Eröffnung erfolgte am 12./11. 1906 u. wurde der Betrieb am 16.12. 1906 durch die Otavi-Ges. von der Generalunternehmung übernommen. Die Betriebsmittel der Ges. umfassen: 31 Tenderlokomotiven, 30 Wassertender, 2 Motorwagen, 8 Personenwagen u. 375 verschied. Wagen, meistens Güterwagen. Die Baukosten der Bahn belaufen sich bis Ende März 1910 auf rund M. 18 293 683. Ausserdem ist eine von der South West Africa Comp. Ltd. erbaute Zweiglinie Otavi-Grootfontein (92 km) vorhanden, auf welcher Bahn die bei Gr. Otavi, Asis, Guchab im Tagebau gewonnenen Kupfererze verladen werden. Der Abbau bei Guchab begann Anfang 1908, Guchab u. Asis 1909.

Die Eisenbahn beförderte 1907/08—1912/13: 22 848, 19 706, 27 531, 45 367, 48 362, 40 477 Personen. Einnahmen hierfür u. für Gepäck M. 284 925, 235 647, 298 594, 488 480, 651 578, 470 914, ferner 60 504, 62 019, 58 606, 111 194, 100 145, 10 002 t Güter mit M. 3 878 691, 4 089 256, 2 923 232, 4 207 846, 3 981 605, 4 265 197 Einnahmen, sonst. Einnahmen M. 74 065, 84 242, 52 293, 153 496, 229 958, 183 175, zus. also 1907/08: M. 4 237 681 abz. M. 1 734 198 Ausgaben, demnach Überschuss M. 2 503 482, 1908/09 M. 4 409 146 abz. M. 1 743 202, demnach Überschuss M. 2 665 944, 1909/10 M. 3 274 120 abz. M. 1 784 058 Ausgaben, somit Überschuss M. 1 490 062, 1910/11 M. 4 849 824 abz. M. 2 795 367 Ausgaben, somit Überschuss M. 2 054 457; 1911/12: Betriebseinnahmen M. 4 863 141, die Betriebsausgaben M. 2 749 100 u. der Überschuss M. 2 114 040; 1912/13: Betriebseinnahmen M. 4 921 287, die Betriebsausgaben M. 2 429 156, somit Überschuss M. 2 492 131, davon ab der Pachtzins mit M. 1 203 442, so dass der Reingewinn für die Ges. M. 1 288 688 beträgt.

Im Okt. 1909 kamen Verhandlungen zum Abschluss, wonach das Reich die Eisenbahn zum 1./4. 1910 gegen Zahlung eines Kaufpreises von M. 22 000 000 übernahm u. der Ges. den Betrieb der Bahn von diesem Zeitpunkt an auf vorläufig 10 Jahre verpachtete. Dieser Pachtvertrag wird stillschweigend um je 5 Jahre verlängert, wenn die Pächterin nicht bis zum 31./3. 1919, 1924, 1929 oder 1934 ihren gegenteiligen Willen dem Verpächter schriftlich anzeigt. Die Pachtsumme beträgt im I. Jahre 4,6%, im II. 4,7%, im III. 4,8%, im IV. 4,9%, im V. 5% der Kaufsumme. Für weitere 5 Jahre ist der Satz im Falle der Verpacht. auf 5½%, für die folgenden 10 Jahre auf 6% u. für weitere 10 Jahre auf 6½% festgesetzt. Der Kaufpreis ist am 1./4. 1910 fällig u. derartig zu zahlen, dass mindestens insgesamt geleistet sind: am 1./4. 1910 M. 5 000 000, am 1./4. 1911 10 000 000, am 1./4. 1912 15 000 000, am 1./4. 1913 20 000 000, am 1./4. 1914 der gesamte Preis. Ebenso ging am 1./4. 1910 die der South West Africa Comp. Ltd. gehörige Bahn Otavi-Grootfontein (92 km) für M. 2 330 875 an das Reich über, welche Bahn ebenfalls der Otavi-Minen- u. Eisenbahn-Ges. verpachtet wurde. Der Vertrag mit dem Reich wurde in der a.o. G.-V. v. 22./11. 1909 genehmigt. Nach Vereinbarungen mit der Kolonial-Verwalt. wurde ab 1./4. 1910 der Betrieb der Staatsbahnstrecke Swakopmund-Karibib eingestellt, wogegen die Otavi-Minen- u. Eisenbahn-Ges. einen gewissen Anteil der Betriebseinnahmen auf dieser Strecke an den Fiskus abzutreten hat. Der durch den Verkauf der Eisenbahn an den Fiskus im Geschäftsjahre 1910/11 erzielte Buchgewinn in Höhe von M. 3 635 000 ist zu Abschreib. auf die Minenanlagen sowie zur Auffüll. des R.-F. auf den in den Satzungen vorgesehenen Maximalbetrag von M. 2 000 000 = 50% des Grund-Kap. verwendet worden.

Grundkapital: Bis 1910: M. 20 000 000 in 200 000 Anteilen auf Inhaber (Nr. 1—200 000) à M. 100 = frs. 125 = £ 5. Hiervon sind aus dem Erlös der Otavibahn 1910 zurückgezahlt worden M. 16 000 000 (siehe unten). Das einzg. Grundkapital beträgt deshalb ab 1910 nur noch M. 4 000 000 in 200 000 abgestemp. Stücken à M. 20. Urspr. Kap. M. 1 000 000, erhöht 1903 um M. 19 000 000. Die Anteile sind in englischer und deutscher Sprache ausgestellt. Sie sind in 20 Serien zu je 10 000 Anteilen eingeteilt, und zwar enthalten

Serie I	Stück 10 000 von je	1 Anteil	Nr.	1—10 000
5 Serien II—VI	zu Stück 2 000 von je	5 Anteilen	Nr.	10 001—60 000
12 Serien VII—XVIII	zu Stück 1 000 von je	10 Anteilen	Nr.	60 001—180 000
2 Serien XIX—XX	zu Stück 200 von je	50 Anteilen	Nr.	180 001—200 000

Die Anteile sind unteilbar. Die Urkunden über die Anteile können auch auf den Namen umgeschrieben werden: sie werden in Stücken über einen, fünf, zehn oder fünfzig Anteile