

mit entdeckt, wobei 50—70% Kupfererz angefahren wurde. — Die für die Beamten u. Arb. erforderl. Wohnhäuser sind errichtet worden. Die Anzahl der eingeborenen Arb. ist erhebl. Schwankungen unterworfen: sie betrug 1909/1910 durchschnittl. 636 Mann, ausserdem 70 Europäer.

Im Jahre 1909 wurde die Otavi Exploring Syndicate Ltd. in London mit £ 63 000 Kap. gegründet, woran die Otavi-Ges. mit 11% beteiligt ist. Es sind dieser Ges. von der Otavi-Ges. in Berlin die Aufschliessungsrechte für deren sämtliche bisher unerforschte Gebietsteile innerhalb des Arealis von 1000 engl. Quadratmeilen überlassen mit Ausnahme also derjenigen Bezirke, in denen die Otavi-Ges. bisher schon fündig war, also Tsumeb, Guchab, Asis etc. Die Exploration Co. ist auf einen längeren Zeitraum hinaus verpflichtet, alljährlich einen bestimmten Betrag für Schürfarbeiten aufzuwenden u. ist bei Fündigwerden berechtigt, die Lagerstätten auszubeuten, dies indes unter 35% Beteilig. der Otavi-Ges. an etwaigem Gewinn.

**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, 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: 33 Tenderlokomotiven, 30 Wassertender, 2 Motorwagen, 5 Personenwagen u. 323 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 Guchab im Tagebau gewonnenen Kupfererze verladen werden. Der Abbau bei Guchab begann Anfang 1908.

Die Eisenbahn beförderte 1907/08—1909/10: 22 848, 19 706, 27 531 Personen, Einnahmen hierfür und für Gepäck M. 284 925, 235 647, 298 594, ferner 60 504, 62 019, 58 606 t Güter mit M. 3 878 691, 4 089 256, 2 923 232 Einnahmen, sonst. Einnahmen M. 74 065, 84 242, 52 293 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. 1 586 952 Ausgaben, somit Überschuss M. 1 687 168.

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 übernimmt u. der Ges. den Betrieb der Bahn von diesem Zeitpunkt an auf vorläufig 10 Jahre verpachtet. 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.

**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 einz. 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 ausgestellt. Den Inhaber-Anteilen werden Div.-Scheine auf 10 Jahre und ein Talon beigefügt, gegen welchen seinerzeit ein neuer Div.-Bogen auf je weitere 10 Jahre ausgefolgt wird. Die South West Africa Comp. Ltd. in London besitzt z. Z. ca. 50 000 Anteile und ca. 50 000 Genussscheine. Infolge des oben erwähnten Verkaufs der Eisenbahn gelangten ab 1./7. 1910 auf jeden Anteil M. 80 zur Rückzahlung. Die Auszahl. von 80% wurde dadurch ermöglicht, dass eine Bankengruppe der Ges. den zur Ausschüttung über M. 5 000 000 benötigten Betrag à conto der Forderung an das Reich diskontiert hat. Die Anteile nehmen vom 1./4.—30./6. 1910 für den Nominalbetrag von M. 100 u. v. 1./7. 1910 ab für den Restbetrag von M. 20 an der Div. teil.