



PROJEKT LILLIE

DIE GRÜNDUNG DES ORTES KARIBIB

Aus: Afrikanischer Heimatkalender 1934 S 61 – 63. von J. Metzkes Auszug von Klaus J. Becker 01.03.2015

Dem Reisenden, welcher heute (1934) von Walvisbay aus in einem Abteil 1. oder 2. Klasse ins Landinnere fährt, kommt selten wohl der Gedanke, dass die Zeit noch nicht allzu fern von unseren Tagen liegt, in dem der breite Namibgürtel nicht so mühelos zu durchqueren war. Damals war die Eisenbahn ein schöner Zukunftstraum der alten und neuen Siedler unserer jungen deutschen Kolonie.

Da wurde aller Verkehr aus der Walfischbucht herauf mit dem Ochsenwagen bewältigt. Und der kam nur langsam voran, wozu noch der auf seiner unteren Strecke überaus schwere Weg sein gut Teil beitrug. Und es gehörte ein erfahrenes Wagenpersonal dazu, die Verluste an Zugtieren möglichst niedrig zu halten, welche durch Überanstrengung, Dürftigkeit und Mangel an Weide und Wasser immer vorkamen. Bleichende Gerippe von verendeten Ochsen lagen als stille Zeugen des Ungemachs am Wege.

Ein alter Bericht aus dem Jahre 1895 zeichnet uns mit kurzen Strichen ein Bild von dem Verkehr und den Fährnissen auf der alten Frachtstrasse, wenn er sagt: „Ende November 1895 fuhren Missionsangehörige mit 2 Wagen von der Bay ab. Es war ein grausiger Weg, mit Ochsenknochen bedeckt. Einige Wochen vorher hatten die Finnen (welche im Ovambolande ihre Missionstätigkeiten haben) mit 5 Wagen 82 Ochsen verloren. Der Weg konnte auch gar nicht anders sein. Denn in einem Jahre waren 880 Frachten ins Land geschaffen worden, wovon über 500 Otjimbingue passierten. 10 bis 12 000 Ochsen kamen als Zugtiere im Laufe des letzten Jahres über Otjimbingue.

Welche Folgen der überraschende Ausbruch eines Eingeborenen-Aufstandes oder das ernstliche Auftreten einer Seuche unter den Großviehbeständen für die einzige Transportmöglichkeit haben würde, war nicht abzusehen. Die Verbindung mit der Küste und damit die ganze Zufuhr konnte dadurch ins Stocken geraten. Bereits 1892/93 waren durch das Umsichgreifen der Lungenseuche bedenkliche Zustände eingetreten. Und Hendrik Witbooi tat das Seine, die Frachtfahrer von der Übernahme der Transporte abzuschrecken.

Bald schon sollte Südwest von einem weit schlimmeren Feinde der Viehzucht heimgesucht werden. Trotz Absperrungsmassnahmen drang 1897 die Rinderpest von der Ostgrenze her in das Land. Die sofortige Bekämpfung durch Impfen verhütete zwar eine gänzliche Vernichtung der Viehbestände, jedoch waren die Verluste teilweise sehr hoch.

So groß dieser Rückschlag auch war, so hatte er doch das Gute, dass nun endlich an den Bau einer Eisenbahn gedacht wurde, welche allein dem Lande zu einer intensiven Entwicklung und Besiedelung verhelfen konnte. Bereits im Frühjahr 1897 hatte sich ein Privatkomitee, bestehend aus dem Geh. Reg.-Rat Schwabe (Vater des Lts. Schwabe) und Prem.-Lt. Troost, gebildet, welches ein Projekt für den Bau einer Feldbahn von der Swakopmündung ausgehend bis Otjimbingue aufstellte. Am Meere waren auf dem von Dünen völlig freien Nordufer des Flusses seit einigen Jahren die ersten Anfänge zu der bald schnell emporblühenden Hafenstadt Swakopmund gelegt worden.

Denn die Abhängigkeit von dem englischen Hafen Walfischbucht als Ausgangsort für das deutsche Hinterland war auf die Dauer aus vielen Gründen nicht tragbar. Ursprünglich hatte man den Plan gefaßt, die Schmalspurbahn nur bis Jakalswater zu führen, wo in einigermaßen guten Regenjahren genügend Weide für die Gespanne der Wagen, welche den weiteren Transport übernehmen sollten, vorhanden war. Einem Betriebe mit Lokomotiven stand ein Paragraph in der Damara-Landkonzession der South West Africa Company entgegen, welcher dieser Gesellschaft seitens der deutschen Regierung für die Dauer von 10 Jahren ab 1892 das alleinige Recht zum Bau und Betrieb einer Bahn von irgendeinem Punkte zwischen Sandwichhafen und dem Kunene einräumte. Die Notlage, in welche das Land durch die Rinderpestgeraten war, ließ die Regierung nach Leutweins Darstellung über die Ansprüche der Gesellschaft hinwegsehen und den Bahnbau aus Reichsmitteln ausführen.

Als Chef des Distrikts Otjimbingue, zu dem auch Swakopmund gehörte, hatte Lt. Schwabe jede seiner Reisen in dem weiten Gebiet auch nach der Richtung hin ausgewertet, eine günstige Trasse zu erkunden. Er schrieb darüber in der Kolonial-Zeitung eine Reihe von Abhandlungen, woraus folgendes entnommen sei:

„Es sind 4 Hauptlinien welche für die Anlage einer Eisenbahn in Betracht kommen können:

- Längs der Randgebirge des Swakop möglichst nahe am Flusse auf Modderfontein-Otjimbingue.*
- Dicht südlich der Khuosberge auf Jakalsfontein oder Modderfontein-Otjimbingue.*
- Nördlich der Khuosberge über Ubib auf Okongava.*

- Über Hoeseb-Oukas auf Karibib.

Obwohl nun die unter 1 und 2 genannten Linien sowohl den Vorteil des kürzesten Weges wie auch den einer direkten Verbindung Swakopmunds mit Otjimbingue haben, scheint es mir dennoch einer Überlegung wert zu sein, ob nicht einer der Linien 3 oder 4 den Vorzug verdient. Sie lassen Otjimbingue südlich liegen. Dies würde den grossen Vorteil mit sich bringen, dass die Bahn zwischen Otjimbingue und Omaruru – bei Karibib ziemlich in der Mitte – hindurch gehen, dem sehr regen Verkehr des nördlichen Damaralandes bequemer liegen und eine Anschlussbahn nach dem Norden leicht anzulegen sein würde.“

Im September 1897 wurde der Bau mit 60 cm Spurweite von einem Kommando der Eisenbahn-Brigade unter Leitung von Prem.-Lt. Schrecker und Lt. Schultze und 5 Unteroffizieren in Angriff genommen. Schon bald gab man die Absicht, die Bauspitze in Jakalswater zu lassen, auf, und nach Bewilligung der Mittel durch den Reichstag, in dem der damalige Gouverneur Leutwein persönlich für die Interessen des Landes eintrat, wurde über die Fortführung über Karibib-Okahandja bis Windhuk beschlossen.

An der Südseite des, in majestätsicher Schönheit bis etwa 2300 m ü. M. steil aufragenden, Erongo-Gedbirges breitet sich eine weite, von einigen Hügelreihen durchzogene und nur an den Flussläufen mit hohen Bäumen bestandene Fläche. In alter Zeit entsprang inmitten derselben am Rande einer ausgedehnten Kalkablagerung eine Quelle, nach der die Herero dem Platze den Namen otjondjombo-imue – Einbrunnenplatz – gaben. Nach einer in hiesiger Gegend reichlich vorkommender Feldpflanze bezeichneten ihn die Bergdama mit #garibeb. Und hieraus bildete sich später der Name Karibib.

Es scheint, dass Miss. Rath im Jahre 1850 die Quelle kennengelernt hat. Auf der Rückkehr vom Erongo, wohin er eine Erkundungsreise unternommen hatte, kam er über eine kahle Fläche und spannte in der Nähe des Wassers aus. Nachts weckte Piet Gertze, sein Begleiter, den Missionar, weil dort bei der Wasserstelle, wo auch ein kleines Schießhaus stand, ein Rhinozeros sich eingestellt hatte. Piet schoss danach, dann entfernte sich der Koloss, und nun sahen sie, dass es zwei waren. Rath war es nicht mehr geheuer, - am Erongo hatte er vor zweien dieser Tiere auf einen Baum flüchten müssen, seine Leute waren auf die Felsen geklettert -, ein „Gott sei Dank“ entrang sich seiner Brust, sie spannten ein und kamen bald wieder auf Otjimbingue an. Auch an kleinerem Wild war die Gegend sehr reich, in Rudeln zu Tausenden belebten Springböcke die weite, ihnen zusagende Fläche.

Da die Quelle und die daneben liegenden Brunnenlöcher genügend Wasser gaben und das Gelände für Grossvieh sehr geeignet war, hatte die Firma Hälbich von Otjimbingue hier einen Viehposten eingerichtet. Sie erwarb zu Anfang 1895 den Platz in Größe von fast 24 000 ha von dem Herero-Häuptling Zacharias Zeraua käuflich und baute 1897/8 westlich der Quelle das Farmhaus, welches von dem ältesten Sohne der Frau Hälbich, Christoph, und seiner Familie bezogen wurde. Auch ein Kaufladen war in dem Hause eingerichtet, in welchem die durchziehenden Ochsenwagenleute ihre Einkäufe besorgen konnten. Lange sollten die Farmersleute, welche die einzigen Weißen in 50 Km Runde waren, nicht in ihrer ländlichen Abgeschlossenheit bleiben. Der Schienenstrang näherte sich zu Anfang des Jahres 1900 dem Platze und am Nordwesthang des sogenannten Heliographenhügels (von 1902 bis 1904 war auf demselben eine Heliographenstation für die Verbindung über Omaruru mit Outjo

eingerrichtet) herrschte bald ein reges Leben. Erstes Erfordernis für den Bahnbau war die Erschließung von Wasser. Der „Eisenbahnbrunnen“ wurde in dem Kalkgestein ausgesprengt und lieferte auch genügend Wasser. Zu dieser Zeit versiegte die Quelle beim Farmhause durch die starke Inanspruchnahme, die Brunnenlöcher aber hielten vor. Auf dem Gelände der Bahn entwickelte sich bald eine rege Bautätigkeit. Zunächst erstanden schnell herzurichtende Wellblechbaracken, gleichzeitig wurde der Bau fester Häuser in Angriff genommen. In den Bergen brach man die Steine, und die Fläche gab den Lehm für die nur an der Luft getrockneten Ziegel.

Am 30. Mai 1900 erreichte die Bahnspitze die neue Station, 195 km von Swakopmund und 1165 Meter ü. M. Der schöne Bahnhof konnte noch im gleichen Jahre fertiggestellt werden. Da Karibib in der Mitte der 382 km langen Eisenbahnstrecke Swakopmund – Windhuk liegt, wurde die Hauptwerkstatt hier eingerichtet, wodurch für einige hundert Weiße und viele Eingeborene gute Verdienstmöglichkeiten gegeben waren, was wiederum Kaufleute und Gastwirte bewog, an dem jungen Platze ihre Geschäfte zu eröffnen.

Für die Otjimbinguer Kolonisten war die Führung der Eisenbahn über Karibib, 56 km von ihrem Ort entfernt, ein harter Schlag. Denn wenn auch in der ersten Zeit die Ochsenwagen noch zur Küste fuhren, war doch der Zeitpunkt vorzusehen, wann der so lebhaft durchgehende Verkehr aufhören und der einstige Hauptplatz des Landes zu vollständiger Bedeutungslosigkeit herabsinken würde. In ihrer Lage gab es für sie nur die eine Lösung, ihr Hauptgeschäft nach dem neuen, schnell sich entwickelnden Orte zu verlegen. Mit Anfang des Jahres 1900 begann die Firma E. Hälbich, als erste den Bau ihres Geschäftshauses mit geräumigem Wohnhause. Bald folgte Firma

Rösemann & Kronewitter später W. Redecker. Hälbich und Redecker richteten auch Wagenbauereien ein, denn der Ochsenwagen, die Ochsen- und Pferdekarre blieben noch für den Überlandverkehr die einzigen Verkehrsmittel.

Da die Züge auf der Strecke Swakopmund – Windhuk nur tagsüber fuhren, hatte Karibib bei dem stets wachsenden Verkehr auch als Übernachtungsstation seine Bedeutung. Gasthäuser entstanden: *Hotel Rösemann*, *Hotel Rubien*, *Kaiserhof* und *Hotel Zum Grünen Kranze*. Die Handelshäuser *C. Bödiker & Co.* und *Damara und Namaqua Handelsgesellschaft*, die Firmen *G. Ahrens & Co.* und *Erhard & Schulz* richteten Filialen ein. Wohnhäuser entstanden, und so bot Karibib bald das Bild eines freundlichen, aufblühenden Städtchens. Seine günstige Lage machte es überdies zum Ausgangspunkt des Verkehrs über Omaruru nach dem Norden, bis dann später die Otavibahn die direkte Verbindung mit Swakopmund herstellte.

