

Kurzübersicht der Bahnstrecken 1897 – 1915

Strecke: Swakopmund – Windhuk

Bezeichnung:	ab 1897 Kaiserliche Feldbahn, später Staatsbahn der „Kaiserlich Deutsche Eisenbahn-Verwaltung“ (K.D.E.V.), ab 1910 D.S.W.A.E.
Route:	Swakopmund – Karibib, November 1897 bis Juli 1900 Karibib – Windhoek, August 1900 bis Juni 1902
Streckenlänge:	382 km
Spurbreite:	Feldspur 600 mm
Umspurung:	auf Kapspur 1067 mm: Karibib – Windhoek, April 1910 – August 1911
Stillgelegt:	Am 1. April 1910 übernahm die Otavibahn den Durchgangsverkehr nach Windhuk und beendete den Verkehr, bis auf zweimal monatliche Lokalzüge von Swakopmund bis Karibib.

Strecke: Swakopmund – Tsumeb

Bezeichnung:	Otavi Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft (OMEG), ab 1910 D.S.W.A.E., Ambolandbahn nach Outjo
Route:	Swakopmund – Tsumeb, September 1903 bis Dezember 1906 Otavi – Grootfontein, Juni 1907 bis März 1908 Otjiwarongo – Outjo, Baubeginn am 11. September 1914, im Februar 1915 waren 26 km Gleisstrecke fertiggestellt, kurz danach wurden kriegsbedingt die Arbeiten eingestellt.
Streckenlänge:	570 km bis Tsumeb 591 km bis Grootfontein
Spurbreite:	Feldspur 600 mm
Umspurung:	auf Kapspur 1067 mm ab 1958 schrittweise nördlich von Usakos

Strecke: Windhuk – Keetmanshoop

Bezeichnung:	Nord – Südbahn, D.S.W.A.E.
Route:	Windhoek – Narib, Juni 1910 bis März 1912 Keetmanshoop – Narib, März 1910 bis März 1912
Streckenlänge:	507 km bis Keetmanshoop
Spurbreite:	Kapspur 1067 mm

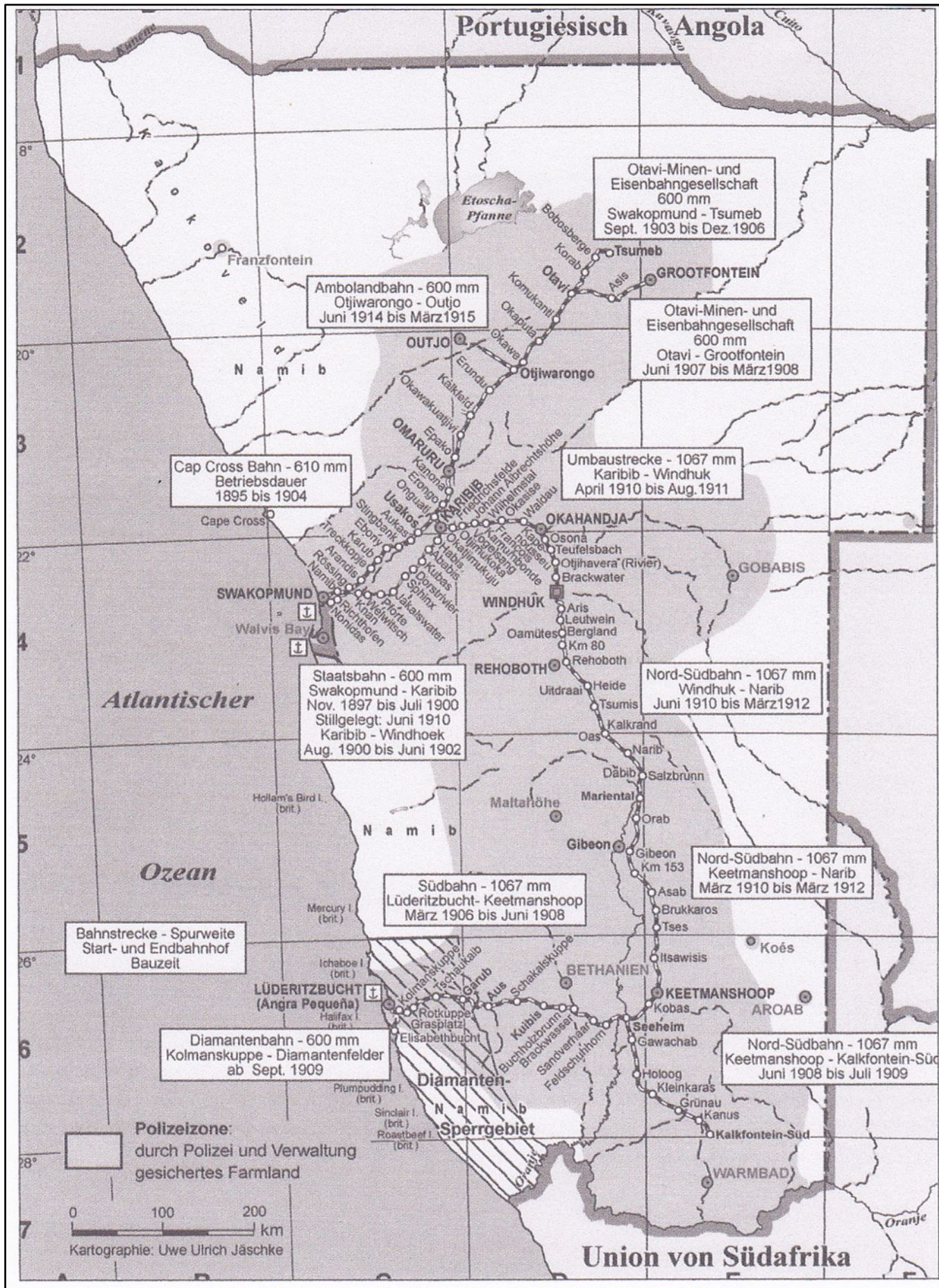
Strecke: Lüderitzbucht – Kalkfontein (Süd)

Bezeichnung:	Südbahn, Lüderitzbucht – Eisenbahn, ab 1909 D.K.E.B.B.G.
Route:	Lüderitzbucht – Aus, Ende 1905 – 1. November 1906 Aus – Seeheim – Keetmanshoop, März 1907 – 21. Juni 1908 Seeheim – Kalkfontein Süd, 2. Juni 1908 bis 6. Juli 1909
Streckenlänge:	365 km bis Keetmanshoop 180 km von Seeheim bis Kalkfontein Süd
Spurbreite:	Kapspur 1067 mm

Abkürzungen

K. E. V.	Kaiserliche Eisenbahn – Verwaltung
K. D. E. V.	Kaiserliche Deutsche Eisenbahn - Verwaltung
D. S. W. A. E.	Deutsch Südwestafrikanische Eisenbahn
O. M. E. G.	Otavi Minen- und Eisenbahn - Gesellschaft

Bahnlinien – Bahnstationen 1897 – 1915



Bahnstrecke Swakopmund - Windhuk

<u>Stat.</u>	<u>km</u>	<u>Benennung</u>	<u>Eröffnung</u>	<u>Informationen</u>
1	0	Swakopmund	10.09.1897	Station und Postagentur ab 30.05.1895
2	10	Nonidas	10.11.1897	Station
3	20	Richthofen	03.12.1897	Station und Posthilfsstelle ab 27.11.1907
	30	Halten nach Bedarf		Wasseraufnahme
4	40	Rössing	17.04.1898	Station und Posthilfsstelle ab 16.06.1898
5	58	Khan	Juni 1898	Station und Posthilfsstelle ab 20.10.1908
6	63	Khanrivier /	05.08.1898	Station und Posthilfsstelle ab 10.08.1898
		Welwitsch	01.05.1900	Name wegen Verwechslung geändert
7	84	Pforte	Sept. 1898	Station
	87	Halten nach Bedarf		Wasseraufnahme
8	99	Jakalswater *	11.04.1899	Station und Posthilfsstelle ab 29.04.1899
	108	Halten nach Bedarf		Wasseraufnahme
9	121	Sphinx	1899	Station
10	134	Dorstrivier	23.10.1899	Station
11	147	Hasis /	28.02.1900	Station und Posthilfsstelle ab 11.04.1900
		Kubas		Name wegen Verwechslung geändert
	159	Halten nach Bedarf		Wasseraufnahme
12	166	Abbabis	1900	Station und Posthilfsstelle ab 08.08.1904
13	180	Habis	1900	Station
14	195	Karibib	02.07.1900	Station und Postagentur ab 01.07.1900
15	209	Okatjimkukuju /	01.08.1900	Station
		Friedrichsfelde	1903	Name geändert 1903
16	219	Otjimukoka /	10.10.1900	Station, am 15.06.1903 Name geändert in
		Johann- Albrechtshöhe	15.06.1903	Postagentur ab 15.01.1909
	233	Halten nach Bedarf		Wasseraufnahme
17		Vogelsang		1904 benannt und geöffnet als Station
18	245	Kamumbonde /	11.04.1901	1903 umbenannt in
		Wilhelmstal	15.06.1903	Station und Posthilfsstelle ab 09.07.1909
19	264	Okasise	01.07.1901	Station und Posthilfsstelle ab 11.06.1906
	275	Osambanda /		Halten nach Bedarf, Name im Mai 1914
20		François	1901	geändert, später geöffnet als Station
21	288	Kapenoussëu /	01.10.1901	Station und Posthilfsstelle ab 01.10.1901
		Waldau	09.05.1903	Name geändert, Posthilfsstelle ab 01.03.1903
	307	Halten nach Bedarf		Wasseraufnahme, später benannt als
22	312	Okahandja	07.12.1901	Station und Postagentur ab 12.08.1895
	318	Halten nach Bedarf		Wasseraufnahme, später benannt als
23		Osona	27.11.1907	Station und Posthilfsstelle ab 27.11.1907
24	335	Teufelsbach	1902	Station
25	351	Otjihaverarivier /	1902	Station und Posthilfsstelle ab 25.11.1907
		Otjihavera		Name geändert
26	365	Brakwater	1902	Station und Posthilfsstelle ab 01.12.1909
27	382	Windhoek	19.06.1902	Station und Postagentur ab 07.12.1891

„Halten nach Bedarf“ sind keine eigentlichen Stationen, sondern haben lediglich eine Vorrichtung zur Wasserergänzung und dienen teilweise zur Versorgung der Farmer.

Ursprünglich waren es laut Fahrplan 24 Haltestellen, die Stationen Vogelsang Nr. 17, Francois Nr. 20 und Osona Nr. 23 sind später geöffnet worden.

* Zur zusätzlichen Wasserversorgung wurde eine 7,5 km Bahnstrecke zur Wasserstelle Modderfontein gebaut.

Bahnstrecke Swakopmund – Tsumeb / Grootfontein

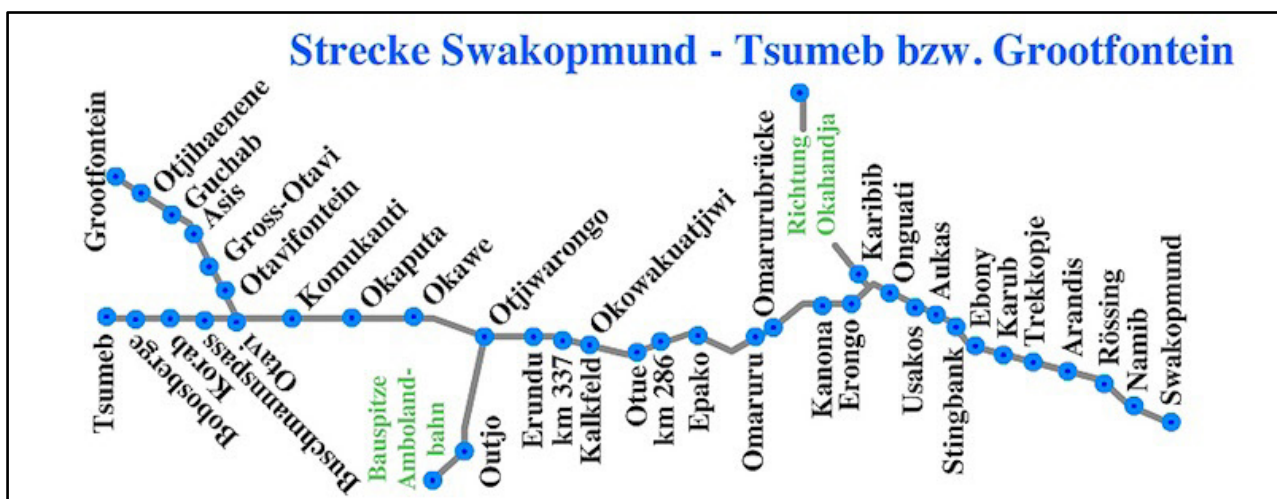
„Otavibahn - Otavi Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft - OMEG
ab April 1910 DSWAE/OE – Deutsch-Südwestafrikanische-Eisenbahn / Otavi Eisenbahn

Für die Erschließung der bei Otavi und Tsumeb gefundenen Kupfer- und Bleivorkommen war es notwendig eine Bahn zu bauen. Die im Jahr 1900 in Berlin gegründete Otavi Minen- und Eisenbahngesellschaft entschloss sich, die geförderten Erze nach Swakopmund zu transportieren. Der behelfsmäßige Zustand der Staatsbahn bot keinen Anreiz sich dort anzuschließen, um eine Teilstrecke mitzubenutzen. Der Bahnbau wurde der Baufirma Arthur Koppel übertragen und im Oktober 1903 in Swakopmund begonnen. Die Otavibahn war zwar in gleicher Spur, aber unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit der Staatsbahn mit besserem Oberbau ausgestattet und viel günstiger trassiert. Die schwereren Schienen gestatteten 6,5 t Achslast und 150 m Kurvenradius. So war nicht verwunderlich, dass die Otavibahn ihre Konkurrentin in jeder Hinsicht überflügelte.

Die Teilstrecke bis Onguati und die Anschlussstrecke an die Staatsbahn in Karibib konnte man am 18. Mai 1905 eröffnen. Am 2. Juli 1906 war schon Otavi erreicht, wo bereits 100 t Kupfererz verladebereit lagerten. Am 12. November 1906 wurde die 567 km lange Gesamtstrecke in Betrieb genommen.

Eine Bahnpost, wie auf der Staatsbahn 1897 – 1904, gab es auf der privaten Otavibahn nicht. Stationsstempel der Otavi-Eisenbahn wurden auf Frachtdokumenten, Firmenkorrespondenzen und Telegrammen abgeschlagen, wobei der Telegrammverkehr entlang dieser Linie auch privat genutzt werden konnte. Stationsstempel der Otavibahn wurden noch lange während der Mandatszeit benutzt. Laut Vertrag vom 29. Juli 1906 beförderte die Otavibahn Post und Pakete zu den Postämtern entlang der Bahnlinie.

- Feldbahn Spurbreite 600 mm, umgespurt auf 1067 mm ab 1958
- Die Arbeiten wurden der Baufirma Arthur Koppel übertragen.
- Fertigstellung der Teilstrecke bis Onguati am 18.05.1905
- Fertigstellung bis Tsumeb am 12.11.1906
- Fertigstellung bis Grootfontein am 13.03.1908
- Fertigstellung der Teilstrecke von 14 km von Onguati nach Karibib am 18.05.1905
- Zum Einsatz kamen Tenderlokomotiven von Jung und später von Henschel.
- Am 1. April 1910 kaufte der Staat die gesamte Otavibahn und führte den Betrieb unter der Bezeichnung DSWAE/OE „Deutsch-Südwestafrikanische-Eisenbahn / Otavi-Eisenbahn“.



Bahnstrecke Swakopmund – Tsumeb / Grootfontein

<u>Stat.</u>	<u>Km</u>	<u>Benennung</u>	<u>Eröffnung</u>	<u>Information</u>
1	0	Swakopmund	10.1903	Otavi Bahnhof
2	30	Namib	06.1904	Haltestelle
3	50	Rössing	07.1904	Nebenstation und Posthilfsstelle ab 16.6.98
4	60	Arandis	08.1904	Haltestelle
5	80	Treckkopje	09.1904	Haltestelle
6	100	Karub	10.1904	Haltestelle
7	120	Ebony	11.1904	Nebenstation
8	130	Stingbank	12.1904	Nebenstation
9	140	Aukas	02.1905	Nebenstation
10	160	Usakos	02.1905	Station und Postagentur ab 01.11.1904
11	180	Onguati	02.05.1905	Nebenstation und Posthilfsstelle ab 10.6.07
Abzweig und Verbindung zur Staatsbahn nach Karibib				
12	200	Erongo	06.1905	Nebenstation
13	220	Kanona	07.1905	Nebenstation
14	240	Omaruru	09.09.1905	Station und Postagentur ab 01.08.1895
15	270	Epako	09.1905	Nebenstation
16	290	Otue	10.1905	Haltestelle
17	310	Okowakuatjiwi	11.1905	Nebenstation
Kalkfeld				
18	350	Erundu	12.1905	Name geändert, Poststation ab 23.01.1907
19	380	Otjiwarongo	01.1906	Nebenstation
Abzweig Ambolandbahn bis Outjo				
20	410	Okawe	02.1906	Station und Postagentur ab 20.04.1899
21	440	Okaputa	02.1906	Haltestelle
22	470	Komukanti	03.1906	Nebenstation
23	500	Otavi	04.1906	Haltestelle
Abzweig nach Grootfontein				
24	530	Khorab	05.1906	Station und Postagentur ab 18.10.1899
25	550	Bobosberge	06.1906	Nebenstation
26	570	Tsumeb	07.1906	Haltestelle

Zweigbahn Otavi – Grootfontein

23/1	500	Otavi	08.06.1907	Station und Postagentur ab 18.10.1899
2	510	Otavifontein	07.1907	Nebenstation
3	530	Grossotavi	08.1907	Nebenstation
4	540	Asis Mine	09.1907	Nebenstation
Kombat				
Name 1927 geändert				
5	560	Guchab	10.1907	Station und Postagentur ab 01.06.1908
6	580	Otjihaenene	01.1908	Nebenstation
7	591	Grootfontein	13.03.1908	Station und Postagentur ab 17.10.1899

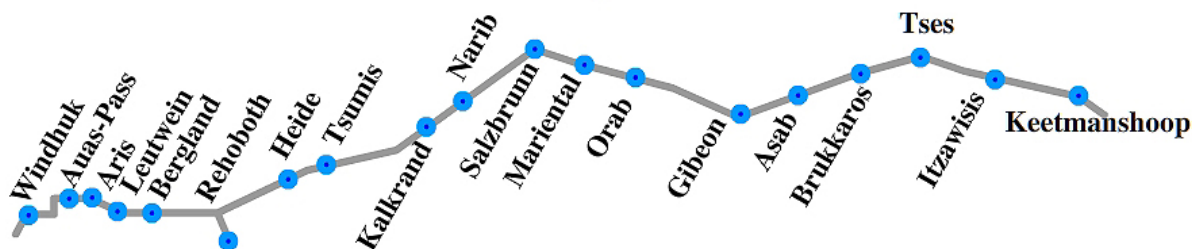
Bahnstrecke Windhuk – Keetmanshoop / „Nord – Südbahn 1910 - 1912“

Ende 1910 begann das Konsortium „Bachstein-Koppel“ von Norden / Windhuk aus mit den Bauarbeiten, während die „DKEBBG (Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau-Betriebsgesellschaft) von Süden / Keetmanshoop aus begann. Die beiden Baugruppen trafen sich dann in Narib bei km 210 von Norden oder km 295 vom Süden. Die Fertigstellung der Gesamtstrecke erfolgte am 3. März 1912 und wurde zuerst von der Baufirma zusammen mit der Südbahn (Keetmanshoop – Lüderitzbucht) betrieben. Ab dem 1. April 1913 führte das Gouvernement den Betrieb in Zusammenhang mit der umgespurten Staatsbahn Karibib – Windhuk unter der Firma DSWAE (Deutsch-Südwestafrikanische Eisenbahn).

Die Ausführung erfolgte in der gleichen Spurweite der Kapspur in 1067 mm wie die beiden Anschlussstrecken im Norden von Karibib – Windhuk und im Süden von Keetmanshoop – Lüderitzbucht. Wegen schwieriger Trassierung wurde der Bezirksamtssitz Rehoboth 12 km abseits liegengelassen, hier wurde eine Feldspurbahn eines privaten Unternehmers angeschlossen.

Da kein Bahnpostbetrieb auf dieser neuen Linie bestand, wurden die in den Akten bekannten Stempel nur auf Dienstkorrespondenz und Formularen verwendet. Es sind jedoch einige Zufallsentwertungen bekannt, die im Regelfall philatelistisch beeinflusst sind.

Strecke Windhuk -Keetmanshoop



<u>Stat.</u>	<u>Km</u>	<u>Benennung</u>	<u>Eröffnung</u>	<u>Information</u>
1	0	Windhoek	11.1910	Station und Postagentur ab 07.12.1891
2	30	Aris	02.1911	Station und Postagentur ab 22.09.1907
3	41	Leutwein	03.1911	Haltestelle und Wasserstation
4	58	Bergland	05.1911	Station und Postagentur ab 06.12.1907
5	98	Rehoboth	07.1911	Station und Postagentur ab 14.12.1896
		Abzweig einer privaten Feldspurbahn mit 12 km nach Rehoboth		
6	126	Heide	09.1911	
7	152	Tsumis	11.1911	Haltestelle und Wasserstation
8	193	Kalkrand	01.1912	Haltestelle

9	210/295	Narib	03.03.1912	Haltestelle

10	246/261	Salzbrunn	01.1912	Haltestelle
11	275/232	Mariental	12.1911	Station und Postagentur ab 01.02.1900
12	292/215	Orab	10.1911	Haltestelle
13	337/170	Gibeon	16.06.1911	Station und Postagentur ab 01.10.1895
14	374/133	Asab	05.1911	Haltestelle
15	402/105	Brukkaros	04.1911	Haltestelle
16	424/83	Tses	03.1911	Haltestelle
17	467/40	Itzawisis	02.1911	Haltestelle
18	507	Keetmanshoop	11.1910	Station und Postagentur ab 15.10.1895

In Narib, 210 km von Windhoek und 295 km von Keetmanshoop, trafen sich die beiden Baufirmen.

Bahnstrecke Lüderitzbucht - Keetmanshoop / Kalkfontein (Süd)
„Südbahn 1905 – 1908“

1883 errichtete Adolf Lüderitz in dieser völlig vegetationslosen Gegend, die weit und breit kein Trinkwasser aufzuweisen hat, seine erste Handelsniederlassung. 15 Jahre danach waren die Schuppen, eine Landungsbrücke und eine Feldbahn dazugekommen. Im Juli 1907 kam ein Kondensator in Betrieb und das Wasser kostete nur 5 Mark je m³, anstatt 40 Mark für das Kapstädter Trinkwasser.

Die Kosten, die für Transporte in das Landesinnere auf dem Baiweg durch Ochsen, Maultiere und Dromedare ausgegeben wurden, waren so hoch, dass die im Dezember 1905 eingebrachten Bahnvorlagen von dem Reichstag genehmigt wurden. Zunächst sollten 140 km bis Aus in der Spurbreite der benachbarten Bahnen in 1067 mm Kapspur gebaut werden. Die DKEBBG (Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau-Betriebsgesellschaft) begann noch im Ende 1905 mit dem Bau, wobei der Unterbau durch die Eisenbahnkompagnie der Schutztruppe durchgeführt wurde, sodass der Betrieb bis Aus am 1. November 1906 aufgenommen werden konnte. Erst das neugewählte Parlament im Reichstag bewilligte die Mittel zum Weiterbau und ab März 1907 wurden die Arbeiten bis Keetmanshoop beschleunigt und am 21. Juni 1908 wurde die Reststrecke eröffnet und ab dem 1. Oktober 1909 pachtete die DKEBBG den Betrieb zugleich mit dem Hafenbetrieb in Lüderitzbucht.



<u>Stat.</u>	<u>Km</u>	<u>Benennung</u>	<u>Eröffnung</u>	<u>Information</u>
1	0	Lüderitzbucht	15.03.1906	Station und Postagentur ab 30.05.1895
2	16	Kolmannskuppe	15.05.1906	Station und Postagentur ab 21.02.1909
3	24	Grasplatz	30.05.1906	Haltestelle, Bahnmeisterei, Umladeplatz
4	37	Rotkuppe	11.07.1906	Haltestelle
5	72	Tschaukaib	23.08.1906	Haltestelle
6	104	Garub	13.09.1906	Haltestelle
7	140	Aus	01.11.1906	Station und Postagentur ab 13.10.1906
8	174	Schakalskuppe		Haltestelle
9	203	Kuibis		Station und Postagentur ab 20.07.1907
10	236	Buchholzbrunn	15.09.1907	Haltestelle
11	250	Brackwasser	01.10.1907	Station und Postagentur ab 01.01.1907
12	271	Sandverhaar	21.12.1907	Haltestelle
13	287	Feldschuhhorn	30.11.1907	Haltestelle
14	318	Seeheim	26.04.1908	Station und Postagentur ab 25.04.1908
		Abzweig nach Kalkfontein Süd		
15	356	Gobas	05.06.1908	Haltestelle
16	365	Keetmanshoop	21.06.1908	Station und Postagentur ab 15.10.1895