

Kolonialplanung aus der Provinz

Ein Staudammprojekt für den östlichen Caprivizipfel in Deutsch-Südwestafrika aus der Bergischen Kreisstadt Lennep im Jahre 1907. Von Dr. Wilhelm R. Schmidt

Im Jahre 1907 veröffentlichte der Lennepener Baurat Albert Schmidt (1841–1932), der bereits auf eine bedeutende Karriere im Bereich des bergischen Industrie- und Talsperrenbaus zurückblicken konnte (mit dem Aachener Prof. Intze gilt er bis heute als einer der Väter der deutschen Talsperren) eine Denkschrift mit dem Titel: „Eine Talsperre im Kwandotal, Deutsch-Südwestafrika“. In dieser Denkschrift skizzierte er ein Staudammprojekt im östlichen Zipfel des sog. Caprivistreifens in der damaligen Kolonie Deutsch-Südwestafrika. Das in Frage kommende Gebiet grenzt im heutigen Namibia an die Staaten Sambia, Simbabwe und Botswana. Was hat den Wasserbauer aus dem Bergischen Land veranlasst, sich einem solchen Thema zu widmen, und was ist daraus geworden?

Sicher ist, dass Albert Schmidt zunächst der technische, wasserbauliche Aspekt reizte. Augenscheinlich wollte er dem Deutschen Reich seine lange theoretische und praktische Erfahrung für die neuen überseeischen Besitzungen Deutschlands zur Verfügung stellen. Als er sich mit dem Thema zu Wort meldete, war er bereits 66 Jahre alt. Sicher ist auch, dass Albert Schmidt in einem weit ausgedehnten Sinn im Rahmen der damaligen Möglichkeiten aktuellen Entwicklungen nachging und sich Fachliteratur aus der Reichshauptstadt Berlin besorgte. Man muss davon ausgehen, dass er über die wasserbaulichen Entwicklungen in den Kolonien ausgesprochen gut informiert war. Schon früh wurden, wie beispielsweise aus Artikeln im Deutschen Kolonialblatt hervorgeht, in Deutsch-Südwestafrika Dämme und Regenrückhalteanlagen in Privatinitiative errichtet, so z.B. im Gebiet von Keetmanshoop oder in Mariental. Auch gab es Pläne der Bildung einer Gesellschaft zur Erschließung des Schutzgebietes durch die Anlage von Staudämmen. In den Jahren 1896 und 1897 reiste bereits ein Regierungsbaumeister Theodor Rehbock ins südliche Afrika, um ein Konzept für die landwirtschaftliche Erschließung des Schutzgebietes zu erarbeiten. 1901 begaben sich zwei Ingenieure der Firma Philipp Holzmann nach Deutsch-Südwestafrika, um eines der sechs von Rehbock vorgeschlagenen Staudammprojekte insbesondere auch hinsichtlich der Kosten zu evaluieren (vgl. dazu: Jäschke, S.125 ff.)

Der bergische Talsperrenbauer hatte Kenntnis der Frankfurter Firma Philipp Holzmann, die er auch im Zusammenhang anderer großer Bauprojekte mehrfach erwähnt. In den Jahren 1906 und 1907 widmete er sich neben seiner Alltagsarbeit dem Thema Deutsch-Südwestafrika, weil, wie er in seinen Lebenserinnerungen feststellt, in „der zweiten Hälfte des Jahres 1906 in kolonialpolitischer Beziehung eine neue Ära angebrochen“



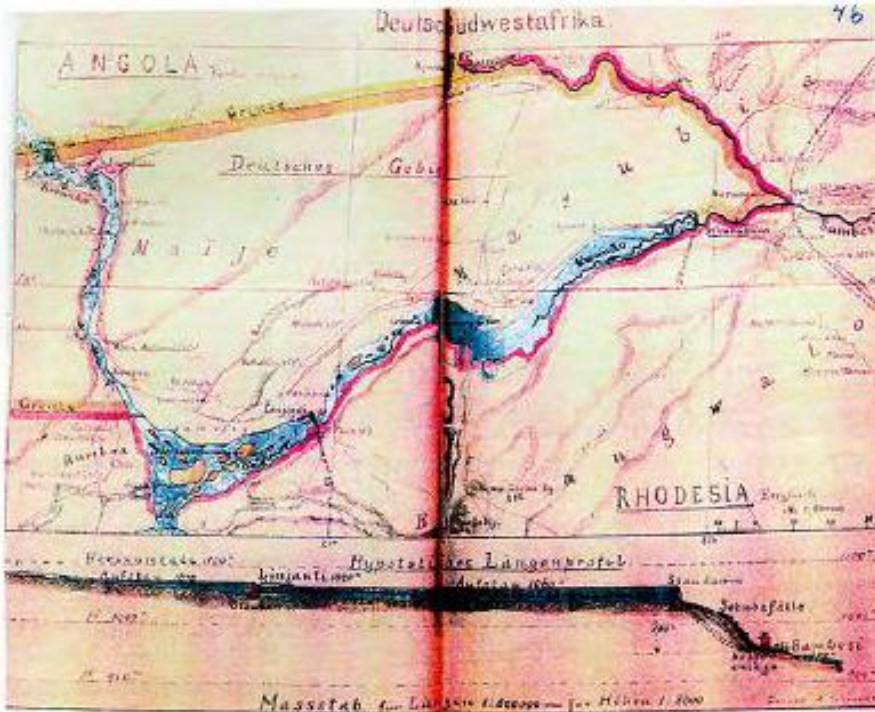
Albert Schmidt (1841–1932) Königl. Baurat aus Lennep (Preußische Rheinprovinz). Fotografie aus dem Jahre 1903

war, „welche durch den neuen Kolonialdirektor eingeleitet wurde“. In der Tat wird auch heute noch mit dem Namen Bernhard Dernburg (1865-1937) ein grundlegender Reformkurs in der deutschen Kolonialpolitik verbunden. „Die Kolonien sollten mehr kaufmännisch, wissenschaftlich und technisch verwaltet werden.“ – „Wenn es dem neuen Kolonialdirektor gelingt, die Verwaltung unserer Kolonien in neue Bahnen zu leiten, in denen Wissenschaft und Technik sich zur rationellen Umgestaltung der Länder vereinigen, so kann man annehmen, dass die Morgenröte einer neuen Zeit angebrochen ist, in der für die immer mehr anwachsende Bevölkerung Gebiete geschaffen werden, die eine Überproduktion der Menschen in solche Bahnen leiten, dass sie für die Zukunft des Deutschen Reiches in nationaler Beziehung von großer Bedeutung sind.“

Der Autor dieser Zeilen überträgt augenscheinlich seine noch im 19.

Jahrhundert entwickelte aufklärerisch-positivistische Grundüberzeugung eines gelingenden Zivilisationsprozesses aus den erprobten Anwendungsgebieten der Heimat in die weltpolitische Zukunftsdimension. Obwohl zeitgemäß von deutsch-nationaler Gesinnung, steht bei seinen Überlegungen nicht die deutsche Weltherrschaft, sondern der Sieg des technischen Fortschritts mit seinem gesamtgesellschaftlichen Nutzen im Vordergrund. Im Lennepener Kreisblatt vom 2. Februar 1907 schreibt Albert Schmidt einen zweieinhalb Spalten langen Aufsatz über „Die Wasserhältnisse von Südwestafrika“, in dem er neben den notwendigen allgemeinen Bemerkungen zur Geografie und Geologie des Gebiets ausführt: „Durch Talsperrenanlagen an passenden Stellen der Flusstäler würden demnach große Flächen der Talgründe kulturfähig gemacht werden können. Aber auch höher liegende Flächen könnten in der Nähe der großen Wasser führenden Ströme dadurch der Kultur gewonnen werden, dass man Berieselungswasser auf die Höhen pumpt. Man hat nur nötig, die Gefälle der Ströme zu Wasserkraftanlagen auszunutzen“. Mit diesen allgemeinen Ideen zur Kultivierung südwestafrikanischen Gebiets folgt der wassertechnisch erfahrene Baumeister aus dem rheinisch-westfälischen Wuppergebiet seinen für die heimische Landschaft entwickelten Theorien und konkreten Planungen, so wie sie beispielsweise in der Fachzeitschrift „Die Talsperre“ zwischen 1902 und 1911 wiedergegeben sind. Wie dort berechnet er vom Lennepener Schreibtisch aus auch den finanziellen Nutzen der zweifellos sehr aufwändigen und schwierigen Maßnahmen im südlichen Afrika.

In seiner Denkschrift „Eine Talsperre im Kwandotal, Deutsch-Südwestafrika“ aus dem Jahre 1907 vereint der Bau-



Albert Schmidt: Das Staudamm-system am Kwando, mit einem „hypothetischen Längsprofil“ des Wasserabflusses oberhalb der Sebuba Stromschnellen, 1907.



Siegfried Passarge, Die Kalahari, 1904, Titelblatt mit historischen Besitzstempeln des Auswärtigen Amtes und der Deutschen Kolonial-Bibliothek, heute im Eigentum der Universitätsbibliothek Frankfurt am Main.



Albert Schmidt, Die Wasserverhältnisse von Südafrika, 1907. Ausschnitt einer selbst angefertigten kolorierten Karte mit Einzeichnung künftiger Eisenbahnverbindungen.

rat seine in der praktischen Arbeit erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten mit den Erkenntnissen, die er aus der Fachliteratur über die ferne Kolonie erworben hat. Im bereits erwähnten Zeitungsartikel im Februar 1907 beschreibt er anhand eines Beispiels, wie er die spezifischen Voraussetzungen für ein so großes Projekt am Kwando ermittelte. „Ich hatte damals ein sehr schönes wissenschaftliches Werk, die Reisen des Geologen Passarge durch Südafrika, studiert und mir die Kriegskarten von Südwesafrika kommen lassen, die für wenig Geld in Berlin zu haben waren. Außerdem hatte ich damals die Wüstenbewäs-

serungen in Ägypten usw. studiert, da alle diese Anlagen mit meiner Lieblingsbeschäftigung, der Förderung der Wasserbautechnik, übereinstimmten. Es ist deshalb begreiflich, dass ich versuchte, meine wassertechnischen Erfahrungen zur Förderung unserer Kolonien zu verwerten, mindestens aber anzuregen, dass man bei dem neuerdings eingetretenen allgemeinen Interesse für unsere Kolonien die Bewässerungsfragen zu lösen versuchte.“

Die von ihm selbst als nur vorläufig bezeichneten Überlegungen Albert Schmidts für eine „Talsperre im Kwandotal“ können in Rahmen dieses kurzen Beitrags nicht im Einzelnen wiedergegeben werden. Der Baurat ging, nicht zuletzt aufgrund des Werkes „Die Kalahari“ von Siegfried Passarge aus dem Jahre 1904, und besonders dort auch aufgrund des beigelegten Kartenbandes, davon aus, dass der aus Angola kommende Fluss Cuando (deutsch: Kwando) bei seinem Durchfluss durch den östlichen Caprivizipfel, bei dem er zwischendurch oft versickert bzw. ein breites Sumpfland bildet, kurz vor dem Verlassen des damals deutschen Gebiets aufstaubar wäre. Anhand selbst gezeichneter und kolorierter Karten stellte er den Plan dar, kurz vor den Sebubafällen (engl. Sebuba falls oder Sebuba rapids), über die der Kwando (in diesem Bereich auch Linjanti oder Chobe bzw. Tschobe genannt) nordwestlich der Viktoriafälle in den Sambesi abfließt, eine Staumauer zu errichten. Durch die Aufstauung sollten mehrere technische und Kultivierungszwecke erreicht werden, übrigens in den Jahren 1906 und 1907 noch ganz ohne die Konkurrenz oder gar Feindschaft zu den bis dahin im südlichen Afrika vorherrschenden Engländern.

„Wenn das Überschwemmungsgebiet durch geeignete Dämme abgesperrt würde, in welchen selbsttätige Hochwasserschleusen

angebracht wären, so könnte man das gesamte Hochwasser des Kwando so weit zurückhalten, dass das ganze Jahr hindurch ein gleichmäßiger Abfluss über die Sebubafälle in den Sambesi ermöglicht würde.“ Die Umwandlung des sumpfigen Überschwemmungsgebietes in einen dauernden See würde „in hygienischer Beziehung“ für die ganze Umgebung von großer, weittragender Bedeutung sein. Schmidt erhoffte sich dadurch das Verschwinden schädlicher Insekten wie der „Tsetsefliege“, also die Bekämpfung der Malariakrankheit, und die mögliche „Ansiedlung von Europäern“ in der Umgebung des Sees. Als weitere Folge stellte er sich eine Verbesserung der kulturfähigen, jetzt „trockenen Landstriche“ vor sowie die „Entwicklung einer Minenindustrie“. Außerdem würde der künstlich gebildete See zu einem „regen Schiffverkehr zwischen den einzelnen Ortschaften sehr geeignet“ sein.

Natürlich blieb der Autor auch bei der dieser Projektierung seiner bergischen Lieblingsbeschäftigung treu, nämlich der Regulierung ungezügelter Wasserkraft und der Nutzung der Wasserkraft für die Gewinnung von Elektrizität. Mit Hilfe der Sebubawasserfälle, schreibt er, über welche der Strom in Stromschnellen und Kaskaden herabstürzt, würde man von den 130 Metern Gefälle, die zwischen dem Ort Linjanti und dem Sambesi vorhanden sind, etwa 100 Meter für eine Wasserkraftanlage zur Ausnutzung bringen können. Eine ausreichende Verwendung dieser großen Wasserkraft schien dem Autor seinerzeit nur durch Minenbetriebe oder den Betrieb von Eisenbahnen denkbar. Seine Überlegungen schließen mit der

Entwicklung einer gesamt afrikanischen Eisenbahnvision: Es würde nahe liegen, die teilweise schon fertige Otavibahn durch den schmalen Landstreifen der Nordgrenze (Caprivistreifen) entlang bis zum Sambesi fortzuführen, um dort in Kalomo (heute Sambia) Anschluss an die Bahn nach Kapstadt zu finden. Die dadurch entstandene Querbahn durch Afrika von Swakopmund über die Viktoriafälle, Boluwayo (Simbabwe), Salisbury (heute: Harare, Simbabwe) nach Beira am Indischen Ozean (Mosambik) würde zur Erschließung von Afrika für die Kultur und die Ausbeutung seiner Mineralschätze von großer Bedeutung sein.

Der bergisch-preußische Baurat Albert Schmidt versandte das in „Broschürenform mit Zeichnungsbeilagen, Karten und Tabellen ausgestattete Projekt“ seinerzeit selbstverständlich an die leitenden Persönlichkeiten der Kolonialbürokratie, wo es „allgemeinen Beifall“ fand. Die Unterlagen befinden sich noch heute im Nationalarchiv in Namibia sowie im deutschen Bundesarchiv. Er wurde daraufhin gebeten, zwei Exemplare der Projektierung an den Gouverneur von Südwesafrika, Friedrich von Lindequist, nach Windhuk zu senden, was auch geschah. Die Unterlagen gingen ebenso an den Kolonialdirektor Dernburg in Berlin, der Albert Schmidt daraufhin aufforderte, ihn auf eine Informationsreise in die Kolonien zu begleiten, welches er aber ablehnte, weil er meinte, in seinem Alter schwerlich die nötige „Tropenfestigkeit“ zu besitzen.

Was ist nun aus dem Projekt geworden? Wenn der Lennep Baurat und Talsperrenbauer sich mit nach Afrika begeben hätte, wäre wohl die weitere Projektierung für ein Stausystem am Kwando zunächst voranzutreiben gewesen. Mit den im Bergischen Land von ihm gebauten Talsperren hätte allerdings das südwestafrikanische Unternehmen größtmäßig kaum noch etwas zu tun gehabt, es hätte sich dort über ganze Landstriche erstreckt. Insgesamt hat aber der Erste Weltkrieg die Planungen beendet. Mit der Unterzeichnung der Übergabvereinbarung am 9. Juli 1915 fand die Kolonialherrschaft Deutschlands in Deutsch-Südwesafrika de facto ein Ende. Die Ergebnisse des Ersten Weltkriegs haben den Lennep Baurat Albert Schmidt immer wieder veranlasst, sein Bedauern darüber auszudrücken, dass eine große Zahl bereits ausgearbeiteter Vorhaben Opfer der Kriegsentwicklung wurden. Auf eine lang anhaltende Gründerzeit folgte eine ebenfalls lang andauernde weltweite Wirtschaftsflaute, die die Umsetzung dieser Projekte unmöglich machte.

erkunden entspannen speisen wohlfühlen

In Namibia mit dem Wagen unterwegs sein, gibt Ihnen Zeit und Freiraum, unser Land der Kontraste in vollen Zügen zu genießen.

PEGASUS
CAR + CAMPER HIRE

81 Daan Bekker Street
P.O. Box 21104 Windhoek, Namibia
Tel: +264 (61) 251451 Fax: +264 (61) 254165 Cell: +264 (81) 124 4375
Email: pegasus@rweb.com.na http://www.natron.net/tour/pegasus

New Media Concepts

Literatur

- Schmidt, Albert: *Ein Talsperre im Kwandotal, Deutsch-Südwesafrika, Denkschrift, 8 S., Lennep (Reinland) 1907, vorh. im Deutschen Bundesarchiv Koblenz sowie in den National Archives Windhoek. Abgedruckt in: Schmidt, Wilhelm R.: Albert Schmidt, Baumeister, Ingenieur, Architekt (1841-1932) Ein Leben in der Bergischen Kreisstadt Lennep, Gießen und Frankfurt am Main, im November 2000, S. 130-134.*
- Schmidt Albert: *Die Wasserverhältnisse von Südafrika, in: Lennep Kreisblatt vom 02.02.1907. Abgedruckt in: Schmidt, Wilhelm R. (s.o.) S.127-130.*
- Jäschke, Uwe Ulrich: *Die Polyzentrische Infrastruktur Namibias. Entstehung und Entwicklung in der deutschen Periode 1884 bis 1914/15. Im Selbstverlag des Fachbereichs Kartographie der Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden (FH), 2002.*