



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

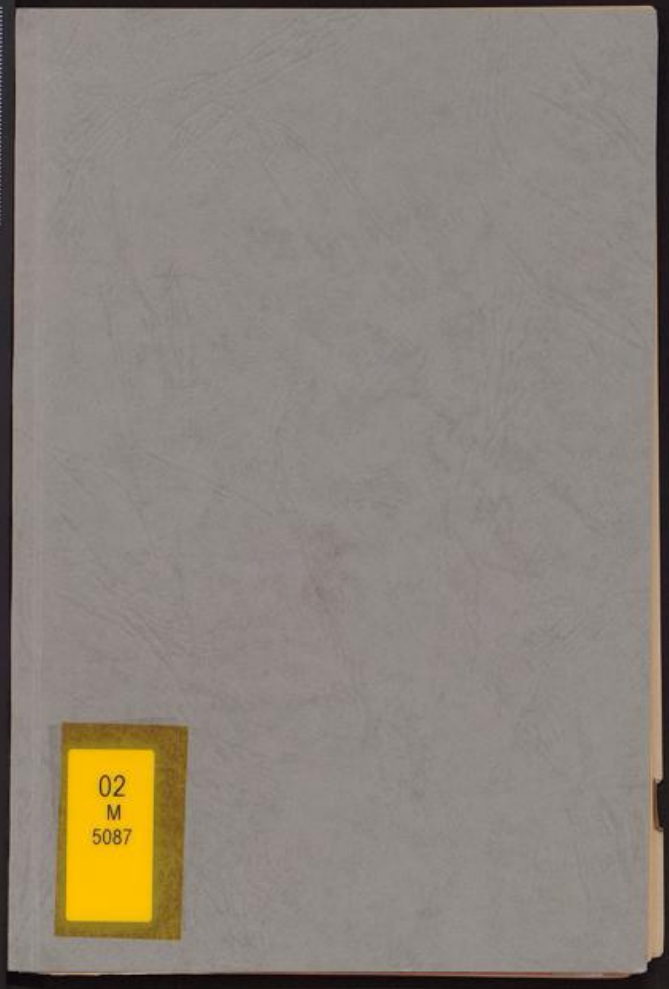
DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"

Deutschlands Kolonien und seine Kolonialpolitik

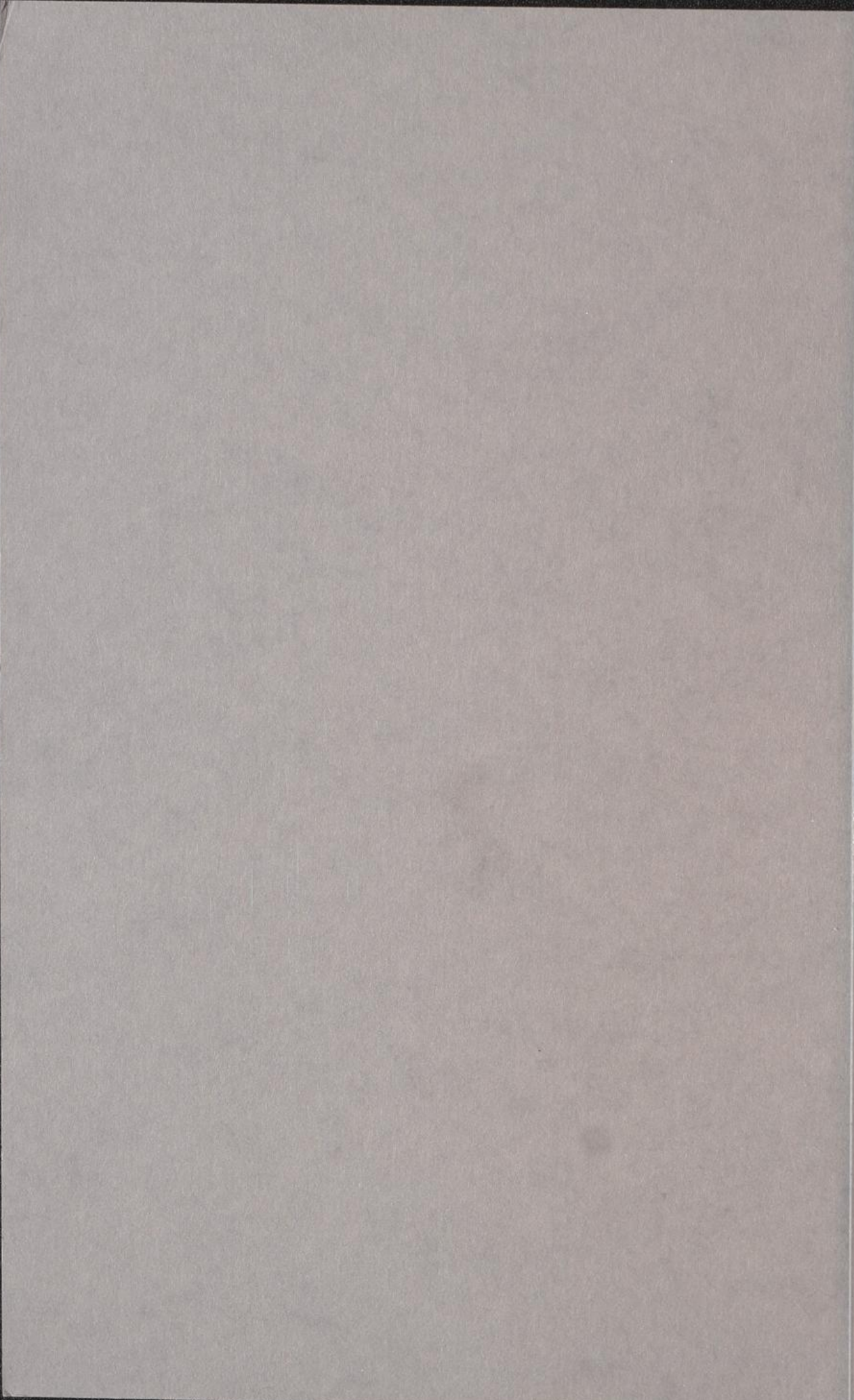
Helbeck-Elberfeld, Paul

Köln, 1906

urn:nbn:de:gbv:46:1-14572



02
M
5087



Preis 75 Pfg.



Deutschlands Kolonien und seine Kolonialpolitik.

Aufsätze erster Kolonialpolitiker

gesammelt von **Paul Helbeck-Elberfeld.**

Inhalt:

Einleitung: Paul Helbeck-Elberfeld.

Der wirtschaftliche Wert unserer Kolonien: Moritz Schanz-Ohemnitz.

Koloniale Bodenpolitik: F. K. Vietor-Bremen.

„ **Verkehrspolitik:** W. v. St. Paul-IIIaire-Köln, Kaiserl. Bezirksamtman a. D.

„ **Eingeborenepolitik:** Stabsarzt Dr. Arning-Hannover.

„ **Verwaltungsorganisation:** F. Oloff-Bremen.

Ergebnis: Paul Helbeck-Elberfeld.

Geschäftsstelle
des Reichverbandes der Vereine der nationalliberalen Jugend Köln
Köln 1906.

Druck von Fritz Elsner, Köln.



Preis 75 Pfg.



Deutschlands Kolonien und seine Kolonialpolitik.

Aufsätze erster Kolonialpolitiker

gesammelt von **Paul Helbeck-Elberfeld.**



Inhalt:

Einleitung: Paul Helbeck-Elberfeld.

Der wirtschaftliche Wert unserer Kolonien: Moritz Schanz-Ehmenitz.

Koloniale Bodenpolitik: F. K. Uietor-Bremen.

„ **Verkehrspolitik:** W. v. St. Paul-Ilhaire-Köln, Kaiserl. Bezirksamtman a. D.

„ **Eingeborenenpolitik:** Stabsarzt Dr. Arning-Hannover.

„ **Verwaltungsorganisation:** F. Oloff-Bremen.

Ergebnis: Paul Helbeck-Elberfeld.

2014 - 16879

Geschäftshalle
des Reichsverbandes der Vereine der nationalliberalen Jugend Köln
Köln 1906.

Druck von Fritz Elsner, Köln.

Köln, im November 1906.

Die nachfolgenden Aufsätze verdanken ihre Entstehung Anregungen, die sich von dem Stuttgarter Vertreterstage des Reichsverbandes der nationalliberalen Jugendvereine im Jahre 1905 herschreiben. Eine auf dieser Vertreterversammlung angenommene Resolution zur Kolonialfrage wies die Vereine zu deren weiterer eingehenden Erörterung an, und dafür sollten Unterlagen geschaffen werden. Herr Paul Helbeck-Elberfeld übernahm es, die Richtpunkte der Erörterungen abzustechen, und seiner liebenswürdigen Verwendung danken wir es auch, daß sich eine Anzahl erster Kolonialpolitiker dem von uns geplanten Zweck widmete.

So entstand eine Folge von Aufsätzen, die, durch eine Einleitung und einen zusammenfassenden Schlusaufsatz von Herrn Paul Helbeck-Elberfeld zur Einheit verbunden, zunächst im Laufe des Jahres 1906 in unserer Verbandszeitschrift „Nationalliberale Jugend“ veröffentlicht wurden.

Wenn wir diese Aufsätze jetzt noch einmal gesammelt herausgeben, so geschieht das in der Absicht, sie auch Kreisen zugänglich zu machen, denen keine Leser der „Nationalliberalen Jugend“ angehören, und ihnen dadurch die Verbreitung zu sichern, die sie nach ihrer Bedeutung als wertvolle Beiträge zur Lösung der „Kolonialfrage des deutschen Volkes“ verdienen.

**Geschäftsstelle des Reichsverbandes
der Vereine der nationalliberalen Jugend.**

I.

Von Paul Helbeck-Elberfeld.

Der Vertretertag der Vereine der nationalliberalen Jugend zu Stuttgart stimmte einer Resolution zu, durch welche die Vereine der nationalliberalen Jugend aufgefordert werden, koloniale Probleme in den Vereinsversammlungen zu erörtern.

Wenngleich die in der Resolution aufgestellten Forderungen, die W. Bacmeister-Elberfeld im Oktober 1905 in der „National-liberalen Jugend“ näher begründet hat, heute schon zum Teil erfüllt sind, beziehungsweise ihrer Erfüllung unmittelbar entgegengehen, so wird doch dadurch der Grundgedanke der Resolution, der nationalliberalen Jugend die Beschäftigung mit kolonialpolitischen Problemen an's Herz zu legen, in keiner Weise beeinträchtigt.

Weshalb müssen wir Jungliberalen uns mit der deutschen Kolonialpolitik beschäftigen?

Die treffendste Antwort auf diese Frage gibt uns ein Wort Bismarcks: „Eine Kolonialpolitik ist nur möglich, wenn sie von einer Mehrheit des nationalen Willens mit Entschlossenheit und Ueberzeugung getragen wird.“ (Bismarck im Reichstage am 2. März 1885.)

Wie weit sind wir heute noch von dieser ersten Voraussetzung einer erfolgreichen Kolonialpolitik entfernt!

Die große sozialdemokratische Partei lehnt, von einigen „Neutheoretikern“ abgesehen, die Kolonialpolitik prinzipiell ab. Von den linksliberalen Parteien steht ihr nur die freisinnige Vereinigung freundlich gegenüber. Erst in jüngster Zeit gesellten sich diesen Kolonialfreunden einige Mitglieder der andern linksliberalen Parteien zu. Die regierende Partei, das Zentrum, steht unserer kolonialen Betätigung mehr als reserviert gegenüber. Kolonialfreundlich sind außer der nationalliberalen Partei und der freisinnigen Vereinigung nur die konservativen Parteien. Aber selbst in diesen Parteien ist das positive Interesse an unseren Kolonien ein recht geringes. Es sind nur wenige Abgeordnete, die sich intensiv mit den kolonialpolitischen Problemen beschäftigen. In diesem geringen Interesse selbst der Führer der prinzipiell kolonialfreundlichen Parteien spiegelt sich das allgemeine geringe Interesse wieder, mit dem die weitesten Kreise unseres Volkes der Kolonialpolitik gegenüberstehen.

Wie notwendig es aber ist, daß hier Wandel geschaffen wird, das beweisen die traurigen Ereignisse der jüngsten Zeit ebenso schlagend wie die ganze Geschichte der deutschen Kolonialpolitik, die mit dem Sansibarvertrag und den südwestafrikanischen Landschenkungen beginnend bis zu den jüngsten Aufständen an Mißerfolgen überreich ist. Es würde durchaus ungerecht sein, die Schuld an unseren kolonialen Mißerfolgen einfach auf's Konto unserer kolonialen Verwaltung zu setzen. Gewiß hat unsere Kolonialverwaltung Fehler begangen, aber sie würden vermieden worden sein, wenn im Reichstag eine kolonialfreundliche Mehrheit tätigen Anteil an unseren kolonialpolitischen Aufgaben genommen hätte. Den Erfolg hat nun der beklagenswerte südwestafrikanische Krieg gehabt: er hat dem Reichstag vor Augen geführt, wohin es führt, wenn er die Kolonialverwaltung mehr oder weniger sich selbst überläßt und sich nur insofern auf kolonialem Gebiet betätigt als er das Wenige, das die Kolonialverwaltung zur Erschließung unserer Kolonien forderte, auf ein noch geringeres Maß reduzierte.

Darüber, daß ein Volk von 60 Millionen, das bald zu einem Dritteile von der Exportindustrie abhängig ist, angesichts der Abschließungspolitik unserer Konkurrenten auf dem Weltmarkt bestrebt sein muß, sichere Absatzgebiete für seine Industrieprodukte zu gewinnen, darüber herrscht wohl bei allen Parteien, abgesehen von der verblendeten Gesellschaft um August Bebel, eine Meinung. Daß auch unsere Industrie in Bezug auf ihren Bedarf an Rohprodukten nicht lediglich auf das Ausland angewiesen sein darf, das haben u. a. die amerikanischen Baumwollspekulationen in den letzten Jahren jedermann handgreiflich bewiesen.

Die prinzipielle Kolonialgegnerschaft ist es daher nicht, gegen die wir heute in erster Linie kämpfen müssen. Es ist die koloniale Interesselosigkeit, die ihren Ursprung in dem auch heute noch weit verbreiteten Glauben hat, daß das, was wir an Kolonien besitzen, von so geringem Wert sei, daß größere Aufwendungen zur Erschließung unserer Kolonien zwecklose Ausgaben seien. Man begegnet immer wieder der Auffassung, daß die Gelder, die wir in unsere Kolonien stecken, lediglich den Kolonialbeamten und -offizieren und einigen Koloniallieferanten zu gute kämen, daß aber der Gesamtheit keinerlei oder doch kein nennenswerter Nutzen daraus erwachse. Wollen wir nun weitere Kreise für eine tatkräftige Kolonialpolitik gewinnen, so gilt es zunächst Kenntnis über den wahren wirtschaftlichen Wert unserer Kolonien zu verbreiten.

Wenn auch die koloniale Forschungsarbeit noch ein reiches Tätigkeitsgebiet vor sich hat, so ist sie doch heute soweit zum Abschluß gebracht, daß die Frage, ob unsere Kolonien wert sind, erschlossen zu werden, spruchreif ist. In unserem zweiten Aufsatz wollen wir kurz zusammenfassen, was heute über den wirtschaftlichen Wert unserer Kolonien mit Bestimmtheit gesagt werden kann. Wir werden sehen, daß unsere Kolonien in der Tat wert sind, erschlossen zu werden. Ist diese Vorfrage beantwortet, dann erhebt sich die weitere Frage: „Wie erschließen wir unsere Kolonien?“ und die Beantwortung dieser Frage führt uns zu den zur Zeit brennendsten kolonialen Problemen, zur Frage der kolonialen Boden-, Verkehrs- und Eingeborenenpolitik und zur Frage der Organisation unserer Kolonialverwaltung.

Das überaus schwierige Problem der kolonialen Bodenpolitik wird der Bremer Großkaufmann J. K. Vietor, Mitglied des Kolonialrats behandeln. Herr Vietor, der während seiner mehrjährigen kaufmännischen Tätigkeit in Westafrika Gelegenheit hatte, reiche Erfahrungen zu sammeln, ist einer der rührigsten Bekämpfer der kolonialen Bodenspekulation. Ueber die koloniale Verkehrspolitik wird der Kaiserliche Bezirksamtman a. D. Walter v. St. Paul-Jllaire schreiben. Herr v. St. Paul-Jllaire hat in seiner vielseitigen Tätigkeit als kolonialer Beamter und Plantagenbesitzer praktisch erfahren, daß das A und O einer erfolgreichen kolonialen Erschließungsarbeit die Schaffung geeigneter Verkehrsmittel ist. Mit dem Problem der Eingeborenenpolitik wird uns ein anderer erfahrener Afrikaner, Stabsarzt Dr. Wilhelm Arning vertraut machen. Daß die Frage der Eingeborenenbehandlung und ihre Erziehung zur Arbeit zu den schwierigsten Problemen der Kolonialpolitik gehört, haben die Erörterungen über die Ursachen der Aufstände in Südwest- und Ostafrika jedem klar gemacht. Hier die richtigen Wege zu finden ist eine der Haupt-Aufgaben der deutschen Kolonialpolitik.

Alle diese Aufgaben können jedoch nur erfolgreich gelöst werden, wenn mit ihrer Lösung eine leistungsfähige koloniale Beamtenkörperschaft betraut ist, wenn Männer des praktischen Lebens den ihnen gebührenden Einfluß auf unsere koloniale Verwaltung ausüben. Für Bürokratismus und Feudalismus darf in unseren Kolonien kein Raum sein. Mit der Frage unserer kolonialen Verwaltungsorganisation wird sich der Aufsatz eines anderen Bremer Großkaufmanns, F. Oloff, beschäftigen, dessen diesbezügliche Ausführungen in seiner Bro-

schüre „Zwanzig Jahre Kolonialpolitik“ in den kolonialen, namentlich in den kaufmännisch-kolonialen Kreisen lebhafteste Zustimmung gefunden haben.

Wir sind überzeugt, daß diese Aufsätze erster Sachkenner zur Klärung unserer Ansichten über die schwierigen Probleme der deutschen Kolonialpolitik beitragen werden. In einem Schlusaufsatz werden wir endlich versuchen, die wesentlichsten Grundzüge dieser Aufsätze zu einem Entwurf eines Kolonialprogramms zusammenzufassen, wie wir es uns als Grundlage für die Kolonialpolitik eines nationalen Liberalismus denken.



II.

Der wirtschaftliche Wert unserer Kolonien.

Von Moritz Schanz = Chemnitz.*)

Wenn man die Frage stellt: „Sind unsere Kolonien wert, erschlossen zu werden“, so hat man sich zunächst über die verschiedenen Richtungen klar zu werden, in welchen der Besitz eigener Kolonien wirtschaftliche Vorteile für das Mutterland bieten kann.

Kolonien können erwünscht sein

1., als geschlossene Siedlungsgebiete für einen Teil des Ueberschusses der einheimischen Bevölkerung;
sie dienen

2., den Fabrikaten des Mutterlandes als gesicherte Absatzgebiete, die keiner Belästigung oder Unterbindung durch Dritte ausgesetzt sind;
und sie kommen schließlich

3., als Lieferanten von Rohstoffen für die heimische Industrie in Betracht.

Als Anfangs der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts weite Volkskreise Deutschlands von einem starken Drängen nach dem Erwerb eigener Kolonien erfaßt wurden, da lag der naheliegende Hauptgrund dafür in dem Hinblick auf die damals überaus starke deutsche Auswanderung, die im Jahre 1881 ihren Höhepunkt mit 220 000 Köpfen erreichte und begreiflicherweise ein lebhaftes Bedauern darüber auslösen mußte, daß jahraus-jahrein derartig große Mengen kräftigster Volkselemente unserer Nation meist dauernd verloren gehen und auf unsere Kosten Konkurrenznationen stärken sollten. Wie nahe lag da der Wunsch, ja das Bedürfnis, sich geschlossene Auswanderungsgebiete zu sichern, die unter deutscher Flagge stehend, die Bildung eines überseeischen Deutschlands ermöglicht hätten. In rascher Folge wurde dann ja auch in der Tat der Hauptteil unseres heutigen Kolonialbesitzes erworben, aber Siedlungsländer in großem Maßstab haben wir damit nicht errungen, und wenn die inzwischen auf etwa 20 bis 30 000 Köpfe gesunkene

*) Moritz Schanz ist eine der ersten Autoritäten in kolonialwirtschaftlichen Fragen. Er hat zahlreiche koloniale Forschungsreisen unternommen, die ihn in eine ganze Reihe bedeutender Kolonialländer führten und die Ergebnisse seiner Studienreisen in erster Linie in folgenden umfangreichen und überaus instruktiven Werken niedergelegt „Australien und die Südpazifik an der Jahrhundertwende“, „Ost- und Südafrika“, „Westafrika“. Er ist Vorstandsmitglied der deutschen Kolonialgesellschaft und des Kolonialwirtschaftlichen Komitees.

jährliche deutsche Auswanderung wieder einmal in die Viertelmillionen steigen sollte, was ja gar nicht ausgeschlossen ist, so stünden wir vor demselben ungelösten Problem, wie im Jahre 1883.

Freilich, wo hätten wir, wie die Dinge nun einmal lagen, eingreifen sollen?

Diejenigen großen, geschlossenen Landgebiete, welche durch ihre klimatischen Verhältnisse und eine verhältnismäßig sehr dünne Eingeborenenbevölkerung die natürlichen Kolonisationsgebiete der weißen Rasse zu bilden berufen waren: Nordamerika, das südliche Südamerika, Australien und die besten Teile Südafrikas waren begreiflicherweise die zuerst begehrten und erschlossenen und längst in festen Händen; wir, als die zuletzt Bekommenen, haben uns bislang mit Kolonien begnügen müssen, die dem Drange des deutschen Volkes nach den Besitz weiteren eigenen Siedlungslandes nicht entsprechen. Kommt doch unter allen unseren Kolonien überhaupt nur Südwestafrika als größeres, für Europäer geeignetes Siedlungsgebiet in Betracht, aber da dieses im Allgemeinen wasserarm und ganz überwiegend nur als Viehzuchtland im extensiven Betrieb mit Minimalflächen von je 5—10000 Hektar zu bewirtschaften ist, so schätzen gute Kenner, daß selbst dieses größte unserer „Siedlungsgebiete“ überhaupt nur Raum für etwa 7000 Farmerfamilien bietet. Auch die Hochländer unserer Tropenkolonien Deutsch-Ostafrika und Kamerun und die Südseebesitzungen gewähren einer beschränkten Anzahl von Deutschen die Möglichkeit zu lohnenden Niederlassungen, die als Kulturzentren von großem Werte sein können, aber sie werden gleichfalls nie in der Lage sein, eine deutsche Masseneinwanderung aufnehmen zu können; darüber ist ein Zweifel unmöglich.

Punkt 1 unserer kolonialen Wünsche ist bislang unerledigt; es fehlt uns nach wie vor am Siedlungsraum.

Günstiger steht jetzt schon die Handelsentwicklung unserer Kolonien da:

Unsere vier afrikanischen Besitzungen, Kiautschau und unsere Südseegebiete führten im Jahre 1903 für 65 Millionen Mark Waren ein, für 40 Millionen Mark Produkte aus und zwar hat die Handelsentwicklung im Allgemeinen ständig zugenommen, und der Hauptteil des Güteraustausches unserer Kolonien erfolgt mit dem Mutterland, obgleich Deutschlands Kolonialhandel, im Gegensatz zu demjenigen der meisten anderen Kolonialmächte, in keiner Weise zollpolitisch begünstigt ist: Produkte, aus den deutschen Kolonien stammend, bezahlen vielmehr in Deutschland

dieselben Einfuhrzölle, wie irgendwelche fremde Zufuhren aus meistbegünstigten Staaten, und deutsche Fabrikate sind bei ihrer Einfuhr in deutsche Kolonien derselben Zollbehandlung unterworfen, wie nichtdeutsche.

Vergegenwärtigt man sich, wie die meisten Wirtschaftsgebiete sich in den letzten Jahrzehnten in immer steigendem Maße durch Zollschranken gegen fremde Güter abzusperren suchen, so leuchtet ohne Weiteres ein, von welch' großem Werte es ist, die freie Verfügung über die Bedingungen des Güter-austausches ausgedehnter Gebiete in der eigenen Hand zu haben, und die Bedeutung dieser freien Hand wird natürlich in demselben Maße steigen, in dem es gelingt, die Werteezeugung und damit den Güteraustausch in den betreffenden Gebieten zu heben.

Damit kommen wir zum dritten und zur Zeit wichtigsten Punkte:

Dem der Entwicklung der Eigenproduktion unserer Kolonien, denn diese sind wirtschaftlich in erster Linie Explorationskolonien, oder sollen es wenigstens werden, soweit sie es jetzt noch nicht sind. Und daß wir darin heute, nach 20jährigem Besitz, noch keine größeren Resultate erzielt haben, ist bei ruhiger und gerechter Abwägung aller Verhältnisse doch nicht so sehr erstaunlich, wie es grundsätzliche Gegner unserer Kolonialpolitik hinzustellen belieben, wenn man bedenkt, daß die von uns übernommenen Gebiete zur Zeit unserer Flaggenhissung vielfach gänzlich terra incognita waren und daß sie auch heute noch geographisch, geologisch und hydrographisch erst ungenügend erforscht sind.

Zunächst hat es zeitraubender und teilweise nutzlos verlaufener Arbeiten bedurft, um darüber Aufklärung zu schaffen, was wir von Boden und Klima unserer Kolonien im Allgemeinen erwarten dürfen, welche Kulturen für jede Kolonie als Hauptkultur zu gelten haben, und welche als Nebenkulturen Beachtung und Pflege verdienen, um in vorausschauender Fürsorge bei etwaigem Versagen der Hauptkulturen oder bei Unrentabilität derselben Deckung für deren Ausfall zu haben.

Auf der einen Seite galt es dabei der Hebung der Kleinkulturen der Eingeborenen und der Nutzbarmachung des Negers, des größten Wertfaktors des tropischen Afrikas überhaupt, auf der anderen Seite der Entwicklung von Großkulturen unter europäischer Leitung im Plantagenbau, welcher, wenn auch vorläufig an Wichtigkeit zurückstehend, auch seinerseits für die Eingeborenen vorbildlich wirken und sie zur Arbeit erziehen und anspornen sollte.

Das Alles erforderte Zeit und tüchtige Spezialkräfte; in der Auswahl letzterer aber war man anfangs nicht immer glücklich, es sind in der Anlage der ersten Pflanzungen schwere Fehler gemacht worden, und als die vielfach übertriebenen Hoffnungen, die man im Beginn unserer kolonialen Bewegung auf die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kolonien gesetzt hatte, sich nicht umgehend erfüllten, war man kleinmütig genug, das Vertrauen in ihren wirtschaftlichen Wert überhaupt vielfach nur zu bald zu verlieren, man fand, „das Geschäft lohne nicht.“

Gewiß soll nun auch die Kolonialpolitik und nicht in letzter Linie ein „Geschäft“ sein, aber sie bedarf, wie jedes groß angelegte überseeische Geschäft, vor Allem eines großzügigen und von genügenden Geldmitteln unterstützten Disponierens, das nicht vor der Ausgabe des unumgänglichen Lehrgelds und nicht vor Gewährung der erforderlichen wirtschaftlichen Ausrüstung, besonders der Einrichtung genügender Verkehrsmittel zurückschreckt.

Verleiht doch der Besitz von Kolonien nicht nur Rechte, sondern er legt auch Verpflichtungen betreffs Erschließung und Entwicklung der beanspruchten Ländereien auf.

Nach einem zeitweiligen Stillstand ist nun erfreulicherweise seit einigen Jahren auch bei uns in Deutschland eine langsame, aber stetige Besserung in unserer kolonialwirtschaftlichen Betätigung eingetreten, es weht überall ein frischerer, schaffenslustiger Zug, und an Stelle der nur allzu schnell verflogenen „Kolonialbegeisterung“ der 80er Jahre tritt mehr und mehr die wünschenswerte und nötige „Kolonialverständigkeit“.

Unsere Kenntnis der wirtschaftlichen Vorbedingungen ist heute in allen unseren Kolonien wesentlich gefördert; vom Staate — wenn auch noch nicht in genügender Zahl — errichtete Versuchsgärten und Musterpflanzungen, die Erfahrungen der Pflanzungsgesellschaften, welche nach Ueberwindung der Anfangsschwierigkeiten in eine aufsteigende Periode eingetreten sind, die Untersuchungen und Arbeiten des verdienstvollen kolonialwirtschaftlichen Komitees, des wirtschaftlichen Ausschusses der Deutschen Kolonialgesellschaft, haben uns nach vielen Richtungen hin wertvolle Unterlagen geliefert, auf denen mit Aussicht auf Erfolg weitergebaut werden kann. In Bezug auf Schaffung kolonialer Eisenbahnen und leistungsfähiger und billiger moderner Transportmittel überhaupt ist Deutschland zwar auch heute noch weit schwerfälliger als England, Frankreich und Belgien, welche eine rationelle und baldige Erschließung ihrer Schutzgebiete als die selbstverständliche Vorbedingung jedes wirtschaftlichen Fortschritts betrachten und behandeln, aber auch bei uns beginnt

die Erkenntnis dieser Tatsache mehr und mehr zu praktischen Resultaten zu führen, wenn auch langsamer, als den Kolonialfreunden lieb ist. Den anfangs so oft und stark empfundenen Mangel an zuverlässigen und tüchtigen Pflanzungsbeamten endlich sucht mit Erfolg die 1898 gegründete Deutsche Kolonialschule in Witzhenhausen zu heben, deren mit Empfehlung abgegangene Schüler — bereits über 100 — sich Uebersee überall gut, teilweise so vorzüglich bewährt haben, daß sie auch die freudige Anerkennung der Gouverneure unserer Kolonien fanden.

Werfen wir nun einen kurzen Blick auf die zur Zeit bekannten Hauptzüge der wirtschaftlichen Möglichkeiten in unseren einzelnen Schutzgebieten.

In Togo und Kamerun bilden die Basis des fremden Handels, wie überall an der Guineaküste, bislang in erster Linie die von den Eingeborenen gesammelten und zubereiteten Produkte der Oelpalme: das Palmöl und die Palmkerne, und deren Exportmenge wird zunehmen, wenn billige und moderne Transportmittel die Gewinngrenze der Ausbeutung weiter nach dem Innern vorzuschieben erlauben; die rapide Zunahme des Maisanbaus zu Exportzwecken längs der erst im Bau begriffenen Togo-Inlandbahn beweist schlagend den zauberhaften Einfluß von Verkehrserleichterung auf Hebung der Kulturen. Allerdings haben wir es in Togo, unserer ohne Reichszuschuß auskommenden „Renommierkolonie“, mit einer verhältnismäßig dichten, friedlichen und fleißigen Bevölkerung zu tun, die von Jugend auf in beiden Geschlechtern an Feldarbeit gewöhnt ist, und dieser Umstand ist vom Kolonialwirtschaftlichen Komitee geschickt ausgenutzt worden, um gerade hier seine ersten, überaus verdienstlichen Versuche zur Einführung eines rationellen Baumwollbaus in deutschen Kolonialgebieten in die Wege zu leiten, der uns allmählich wenigstens teilweise unabhängig machen soll von dem erdrückenden Uebergewicht der Vereinigten Staaten, denen unsere Industrie mit 80 Prozent dieses für sie so wichtigen Rohprodukts tributpflichtig ist. Als Resultat der seit dem Jahre 1900 unter Leitung des Komitees und Unterstützung der deutschen Baumwoll-Interessenten von theoretisch und praktisch gebildeten Baumwollnegern aus den Südstaaten der Union und von deutsch-amerikanischen Baumwollfarmern vorgenommen und überwachten Arbeiten kann festgestellt werden, daß die Einführung des Baumwollbaus als Volkskultur in Togo heute als gesichert zu betrachten ist und zwar wird es sich hier um ein hochwertiges Produkt amerikanischen Charakters handeln. Für Plantagen-

und Volkskulturen kommen in Togo außerdem für die Ausfuhr zur Zeit besonders Cocospalmen, Kikxia-Kautschuk, Kakao und Kola in Betracht.

In Kamerun hat sich am Fuße des fruchtbaren und reichbewässerten Götterberges unter deutscher Leitung eine großartige Plantagenkultur von Kakao entwickelt, die erfreulich steigende Erträge abwirft, und außerdem liefert das Schutzgebiet nennenswerte Mengen von Kautschuk, bislang nur von wildwachsenden Pflanzen stammend, aber auch die rationelle Anpflanzung der hier einheimischen Kikxia elastica, sowie des brasilianischen Para-Kautschukbaums und von Ficus erscheint aussichtsreich. Neben Kakao, Kautschuk und den schon erwähnten wichtigsten Produkten der Oelpalme kommen aus Kamerun besonders noch Elfenbein und Nuzhölzer zur Ausfuhr. Wie weit die Funde von Zinn, Edelmetallen, Kohlen und Petroleum ausbeutwürdig sind, ist noch nicht festgestellt. Bislang ist die wirtschaftliche Entwicklung Kameruns überhaupt noch viel zu sehr an die Küste gebunden, solange die erwünschte Erschließungsbahn durch den dichten Urwaldgürtel hindurch noch nicht nach den gesunden Grasländern des Hinterlands führt, welche vorzüglich geeignet sind für Viehzucht im Großen, für Baumwoll- und Tabakbau und dabei viel dichter und von einer intelligenteren Bevölkerung bewohnt sind, als man früher annahm. Also auch hier heißt es: Schafft Eisenbahnen!

Südwestafrika ist, wie bereits angeführt, in erster Linie ein Viehzuchtland und zwar einesteils für Rinder und Pferde, andernteils für Wollschafe, Angoraziegen und Strauße. Trotz der entsetzlichen Verluste, welche die Rinderpest 1897 auch in unserem Schutzgebiet verursachte, war es 1903, im Jahre vor dem Aufstande, doch bereits wieder in der Lage, für rund 2 Millionen Mark Rindvieh nach Britisch-Südafrika verkaufen zu können. Acker- und Gartenbau ist hier im Allgemeinen wegen der Wasserarmut nur in kleinem Maßstab möglich, wenn auch durch geeignete Bewässerungsanlagen und Staudämme zu heben; nur im Ovambolande mit seiner größeren Regenmenge ist bessere Aussicht für einen ausgedehnten Anbau von Mais, Luzerne und Baumwolle. Wichtiger noch erscheinen aber die Möglichkeiten für einen lohnenden Bergbau und zwar sind die Aussichten zunächst am besten für Kupfer, weniger sicher nachgewiesen bislang für Diamanten und Gold, wengleich es nicht an Anzeigen dafür fehlt, daß diese im benachbarten britischen Gebiet so reich vorhandenen Schätze auch bei uns vertreten sein dürften. Die Otavi-Gesellschaft baut zur Zeit

eine eigene, 570 Kilometer lange Bahn zur Erschließung ihrer reichen Kupferlager, auch eine Reihe weiterer, als abbauwürdig geltender Kupferfundstellen ist bekannt und es ist fraglos, daß ein lebensfähiger Bergbau das gesamte wirtschaftliche Leben unserer Kolonie heben und kräftigen würde, ebenso wie seiner Zeit erst die Entdeckung der Diamanten- und Goldfelder an Kimberley und Johannesburg der ganzen Südspitze des Kontinents ein reger pulsierendes, wirtschaftliches Leben einflößte.

Deutsch-Ostafrika, unsere größte Kolonie, hat seit unserer Besitzergreifung wohl die längste Reihe von Versuchs-kulturen aufzuweisen und zwar hat man hier besonders große Kapitalien in Kaffeepflanzungen angelegt; den übertriebenen Erwartungen haben diese allerdings nicht entsprochen, teils aus zufälligen Ursachen — falsche Anlage und unfähige Leiter — teils wegen der Unsicherheit der Niederschläge und ein abschließendes Urteil darüber ist heute noch nicht möglich. Dagegen haben sich die Pflanzungen der aus Florida eingeführten Sisal-Agaven sehr aussichtsvoll entwickelt, und auch der Kautschukkultur wendet man jetzt besonders Interesse zu, wobei in erster Linie der Ceara-Kautschukbaum in Frage kommt. Seit 1902 hat das Kolonialwirtschaftliche Komitee auch seine Baumwoll-Unternehmungen erfolgreich auf die verschiedensten Gegenden Deutsch-Ostafrikas ausgedehnt und zwar handelt es sich hier nicht um ein Produkt amerikanischen, sondern ägyptischen Charakters. Entsprechend den von Westafrika abweichenden lokalen Verhältnissen sucht man hier in erster Linie die planmäßig betriebenen Kulturversuche der Regierungs- und Militärstationen, der Kommunen, Pflanzungsgesellschaften und Missionen lebensfähig zu machen, und besonders beachtenswert sind dabei die von den einzelnen Kommunen angelegten Pflanzungen. Als Nebenkulturen kommen für die Ausfuhr Sesam, Erdnüsse und Cocospalmen in Betracht, auch Kapok, roter Pfeffer und Bastbananen sind versucht worden; Elfenbein, Kopal, Wachs, Hölzer, Mangroverinde, Häute, Felle und Hörner liefern weitere Ausfuhrwerte. Für den Inlandverbrauch wird Salz gewonnen, dagegen werden die aufgefundenen Goldlager noch nicht ausgenutzt — die Verkehrsfrage spielt auch dabei eine Hauptrolle — und auch andere mineralische Schätze, wie Halbedelsteine, Glimmer usw. können vermutlich noch günstiger, als bislang, bearbeitet werden.

Den wirtschaftlichen Hauptwert unserer Südseebesitzungen bildet vorläufig überall die Koprä, das Kernfleisch der Cocosnuß, deren Gewinnung überall Fortschritte macht und der es in

erster Linie zu danken ist, wenn die beiden ältesten deutschen Gesellschaften in diesen Gebieten, - die Handels- und Plantagen-gesellschaft und die Paluitgesellschaft Jahresdividenden von 12 Prozent und mehr verteilen können, wobei letztere bislang auch noch sämtliche Verwaltungskosten der Marschallinseln zu tragen hatte. Neben Cocospalmen werden neuerdings Kakaο und Kautschuk (Ficus-Arten und Para-Kautschuk) plantagenmäßig angepflanzt und auch die Anwesenheit einer Art des wertvollen und in seinem Verbreitungsgebiet so beschränkten Guttapercha ist durch die vom Kolonialwirtschaftlichen Komitee entsandte Schlechter'sche Expedition in Neu-Guinea nachgewiesen.

Unser kleines Pachtgebiet in China endlich ist als „Kolonie“ in des Wortes engerem Sinne überhaupt nicht zu betrachten, es ist vielmehr ein wertvoller Stützpunkt für unsere Flotte und für wirtschaftliche Unternehmungen und hat nach dieser Richtung berechtigten Hoffnungen und Erwartungen vollauf entsprochen. Ist Kiautschaus Entwicklung auch keine stürmische, so ist sie unter zielbewußter, kräftiger Leitung doch eine ständige gewesen, dem Reichsmarineamt ist es gelungen, die Volksvertretung zur Gewährung reicher Mittel dafür zu bewegen, das deutsche Kapital hat sich mit großen Beträgen besonders an dem Bau der Schantung-Bahn und der Entwicklung der Schantung-Bergwerke betätigt und mit freudiger Genugtuung können wir auf das hier bereits in kurzer Zeit Geschaffene blicken, ersprießliche weitere Entwicklung von der Zukunft erhoffen.

Der beschränkte Raum hat vorstehend nur die Aufführung einiger Hauptpunkte erlaubt, aber es geht auch daraus schon hervor, daß unsere Kolonien in Bezug auf ihren wirtschaftlichen Wert den Vergleich mit benachbarten Besitzungen anderer Kolonialmächte nicht zu scheuen brauchen; auch unsere Kolonien sind der Entwicklung fähig und wert, und je schneller, zielbewußter und tatkräftiger wir an diese Entwicklung herantreten, um so besser!



III.

Koloniale Bodenpolitik.

Von J. K. Vietor-Bremen.

Die Bodenfrage in unseren Kolonien ist für Ostafrika und Kamerun durch die allerhöchste Verordnung über die Schaffung, Besitzergreifung und Veräußerung von Kronland vom 26. November 1895 resp. 15. Juni 1896 nebst den Ausführungsbestimmungen des Reichskanzlers vom 27. November 1895 resp. 17. August 1896 aufs beste geregelt.

Die einander sehr ähnlichen Gesetze bestimmen, daß nach Sicherung der Rechte und dinglichen Ansprüche von Eingeborenen und Privatpersonen, alles herrenlose Land Kronland ist. Bei der Besitznahme desselben in der Umgebung bestehender Niederlassungen von Eingeborenen sind Flächen vorzubehalten — die sogenannten Reservate —, deren Nutzung den Unterhalt der Eingeborenen auch mit Rücksicht auf künftige Bevölkerungszunahme sichert. Die Feststellung des herrenlosen Landes erfolgt durch Landkommissionen, gegen deren Entscheidung der Rechtsweg zulässig ist. Die Ueberlassung von Kronland erfolgt durch den Gouverneur, doch sind genügende Flächen für öffentliche Zwecke zurück zu halten, insbesondere auch Waldbestände von der Veräußerung auszuschließen. Eigentumserwerb größerer Grundstücke von Eingeborenen seitens eines Nichteingeborenen erfordert obrigkeitliche Genehmigung. Nach näherer Anordnung des Reichskanzlers kann dem Gouverneur die Befugnis beigelegt werden, in Gebieten, in denen Landkommissionen noch nicht in Tätigkeit getreten sind, Privaten oder Gesellschaften das Recht zu verleihen, von Eingeborenen Land zu erwerben, sowie herrenloses Land vorläufig in Besitz zu nehmen.

Die Ausführungsbestimmungen des Reichskanzlers besagen ferner, daß den Ansprüchen von Häuptlingen und Dorfgemeinden nach Möglichkeit Rechnung getragen und auf gütliche Vereinbarung Bedacht genommen werden soll. Die Besitznahme des Kronlandes hat allmählich nach Maßgabe des Fortschreitens der Erforschung und Feststellung der Landverhältnisse zu erfolgen. Die Ueberlassung von Kronland kann freihändig oder im Wege öffentlicher Versteigerung geschehen. Bei der Ueberlassung ist aber der Regel nach als Bedingung zu stellen, daß das erworbene Land binnen einer nach den Umständen des Falles zu bemessenden Frist in einem bestimmten

Umfang urbar gemacht, bepflanzt, mit Wohnungseinrichtungen versehen oder sonst benutzt werde. Für den Fall der Nichteinhaltung dieser Bedingungen kann eine Konventionalstrafe bestimmt werden, auch der Rückfall des Landes ohne Entschädigung stattfinden. Bei Käufen von Eingeborenen hat die dazu berufene Behörde sich zu vergewissern:

- 1) daß der Verkäufer über das Grundstück zu verfügen hat;
- 2) daß er über die tatsächlichen Folgen des Verkaufes aufgeklärt ist und von dem Erwerber nicht übervorteilt wird;
- 3) daß den Häuptlingen oder Gemeinschaften genügend Land für den ferneren Unterhalt bleibt, und
- 4) den Erwerbern event. Beschränkungen im öffentlichen Interesse auferlegt werden.

Eine vortrefflichere Landordnung kann man sich garnicht denken. Den Eingeborenen verbleibt ihr Besitz nebst allen bisherigen Nutzungsrechten, und man nimmt sogar auf die zu erwartende Bevölkerungszunahme Bedacht. Das Land aber, welches vielfach in unseren Kolonien vollständig brach liegt und auch von den Eingeborenen nicht benutzt wird, wird zum Kronland erklärt. Zunächst haben wir demnach die Aussicht, daß mit fortschreitender Entwicklung die Kolonie oder das deutsche Reich mit steigender Grundrente einen fortlaufenden schönen Gewinn aus diesem Besitz ziehen können. Ferner ist die Regierung in der Lage, wenn es ihr für die Entwicklung der Schutzgebiete praktisch erscheint, an unternehmende, betriebsame Leute Kronland auf längere Zeit kostenlos oder gegen ganz billige Entschädigung abzugeben, um die Einführung wünschenswerter Unternehmungen auf diese Weise zu erleichtern. Schädliche Landspekulationen können durch § 9 der Ausführungsbestimmungen des Reichskanzlers durch Auferlegung eines genügenden Betriebzwanges gehindert werden.

Und doch will, trotz dieser klaren Gesetze, die Diskussion über die Landfrage kein Ende nehmen! Je länger, je mehr hat sie den Kolonialrat, die Kolonialgesellschaft und die Öffentlichkeit beschäftigt, und die Anschauungen der verschiedenen Parteien stehen sich schroff gegenüber. In der nächsten Zeit wird eine Kommission, bestehend aus Reichstagsabgeordneten und Erwählten der Kolonialabteilung, unter denen sich hervorragende Juristen befinden, zusammentreten, um die Landfrage genau zu untersuchen und endgültig zu erledigen. Und das ist notwendig. Denn nicht nur stehen sich die Theorie der Gesetze und die Praxis der Landvergebungen draußen wie Tag und Nacht gegenüber, sondern von einer befriedigenden

Lösung der Landfrage wird auch die gesamte zukünftige Entwicklung unserer Schutzgebiete abhängen. Es handelt sich nämlich im letzten Grunde bei der Bodenfrage um die prinzipielle Frage: Wollen wir unsere Kolonien kapitalistischen Gesellschaften ausliefern und den Millionen Lohnarbeitern zu Hause noch so viele Millionen Proletarier in unsern Kolonien hinzufügen, oder wollen wir in unseren Schutzgebieten unsere Eingeborenen zu freien selbständigen Bauern erziehen, die auf ihrer eigenen Scholle ihre Produkte bauen. Wir haben die Verhältnisse heute noch ganz in der Hand. Unser Kolonialbesitz (2,657 000 qkm mit 13 1/2 Millionen Eingeborenen) ist fünf mal so groß wie Deutschland, und man schätzt, daß sechs bis sieben Eingeborene auf den qkm kommen. Es ist also noch Ellenbogenweite vorhanden. Es fehlt nicht an Platz, alles so einzurichten, wie es, eine gesunde Entwicklung herbeizuführen, praktisch ist.

Wer meine Arbeiten kennt, weiß, wie energisch ich den letzteren Standpunkt vertrete. Ich halte unsere Kolonien an sich für großkapitalistischen Betrieb heute noch nicht für reif, wie dessen vielfache Mißerfolge ja auch beweisen; allein des Arbeiterbedarfs wegen, der sich ohne große Schwierigkeiten für unsere Plantagen bei der dünnen Bevölkerung fortlaufend nicht beschaffen läßt. Es gibt doch überhaupt zu denken, daß die älteren Kolonialvölker, die Engländer und Franzosen, in Westafrika gar keine Plantagenunternehmungen kennen und sich lediglich auf den Aufkauf der von den Eingeborenen hervorgebrachten Erzeugnisse beschränken.

Dann aber haben wir doch auch schon Beweise genug, was der selbständige Neger zu leisten imstande ist, wenn man ihm eine freiheitliche Entwicklung gewährt. Zunächst führe ich ein überraschendes Beispiel aus unserer Togo-Kolonie an. Es hat dort seit drei Jahren wenig geregnet, und im letzten Jahre herrschte sogar eine große Dürre, die einen Fruchtansatz der Oelpalmen, die sonst den Reichtum des Landes bilden, vollständig verhinderte. Sofort sahen sich unsere Eingeborenen nach einem Ersatz ihres gewohnten Einkommens um und begannen nach dem ersten Regen gleich im großen Maßstabe Mais zu bauen, der bekanntlich in drei Monaten dort reift. Die Togo-Kolonie exportierte davon Juli/Dezember 1905 mehr als 10—12000 Tonnen, und die Neger verschafften sich auf diese Weise die Mittel, ihre bisherige, allmählich immer gebesserte Lebensweise fortzusetzen. Die Engländer haben an der Gold-

küste durch Anlage eines kleinen Versuchsgartens in 10 Jahren einen jährlichen Kakao-Export, ausschließlich aus Erzeugnissen der Eingeborenenfarmen bestehend, von über 4 000 000 Mk. ins Leben gerufen. In Senegambien stieg der Export von 1898 bis 1902 von 13 auf 20 000 000 francs, in Dahomey im gleichen Zeitraum von 6 auf 11 000 000 francs und in Lagos von 10 auf 23 000 000 Mk. Der Gesamthandel Togos, der einzigen Kolonie, wo man keine nennenswerte Plantagenwirtschaft kennt, betrug 1898 3961409 Mk., 1902 10313537 Mk., während der Gesamthandel der deutschen Kolonien in denselben Jahren nur von 46595000 Mk. auf 64944000 Mk. gestiegen ist. Im Jahre 1902 betrug die Ausfuhr aus unseren sämtlichen Kolonien 24500000 Mk., darunter befanden sich aber nur für 1500000 Mk. Plantagenprodukte, wenn man die Coprah als solche mitzählt, die auch vielfach noch von den Eingeborenen selbst geerntet wird. Man sieht daraus, wie sehr die Bedeutung der Plantagenunternehmungen im allgemeinen überschätzt wird. — Solche Zahlen sprechen doch zu deutlich und der letzte Kolonialkongress bewies, daß bei der immer noch kleinen Zahl der wirklichen Kolonialkenner in Deutschland die Anschauung doch gute Fortschritte gemacht hat, daß man nur vor allen Dingen unsere Kolonien durch Eisenbahnen erschließen, und auf solche Weise den Eingeborenen die Absatzmöglichkeit für ihre Produkte geben müsse, um sofort ein ungeahntes Aufblühen unserer Kolonien wahrzunehmen. Ein vorzügliches Beispiel dafür ist die Uganda-bahn. Im Jahre 1900 betrug die Gesamtzolleinnahme unserer drei Zollämter am Viktoria Nyanza nur Mk. 507,35 Pfg., weil die Transportkosten eine Ausfuhr und damit jeden Handel aus dem Innern unserer ostafrikanischen Kolonie unmöglich machten. Nach der Eröffnung der Bahn betrug im Jahre 1903 der Export 301600 Mk., im Jahre 1904 sogar bereits 1284280 Mk.

Im Anfang ist unsere Regierung aber mangels näherer Kenntnisse der kolonialen Verhältnisse andere Wege gewandelt, und in Wirklichkeit leidet unsere Kolonialpolitik heute vor allen Dingen an den früher gemachten Fehlern. Unserer Regierung ging die Entwicklung unserer Kolonien zu langsam, und sie dachte durch Vergebung großer Vorrechte bedeutende Kapitalien in die Kolonien ziehen und mit ihrer Hilfe die Länder schnell in großem Maßstabe erschließen zu können. Dies war ein Rechenfehler. Man hatte außer Acht gelassen, daß es längere Zeit erfordert, einen vollständig bedürfnislosen, in seiner Wildnis fast nackt

lebenden Eingeborenen, groß geworden ohne die Gewohnheit einer regelmäßigen Tätigkeit, zu einem ordentlichen und brauchbaren Arbeiter und Bauern heranzubilden.

Bei diesen Vergabungen hat die Regierung aber nicht geahnt, wie die Empfänger mit den erhaltenen Vorrechten umgehen würden. Die Gesellschaften ließen sich gerne große Land- und Minen-Konzessionen geben, mit Hilfe deren sie auch auf dem Papier viele Millionen Kapital zusammen brachten, — in Südwestafrika allein 86 —. In Wirklichkeit dachten sie aber garnicht daran, in größerem Maßstabe das Land zu besiedeln oder die Bergwerke in Angriff zu nehmen. Sie hatten die Konzession lediglich zu Landspekulationszwecken erworben, da ihnen der bodenreformerische Grundsatz nur allzu bekannt war, daß durch die Arbeit der Allgemeinheit sich ohne eigenes Zutun die Grundrente bedeutend hebt. Die in das Land kommenden Ansiedler und die Arbeit der Regierung verbesserten die Verhältnisse ja von Jahr zu Jahr beträchtlich, deshalb ließen die Gesellschaften ihr Land einfach liegen „da durch die Berichte der Sachverständigen noch nicht festgestellt sei, ob sich das Land zur Besiedelung eigne“ (Amtliche Denkschrift). Die Verhältnisse der Land- und Minen-Gesellschaften in Südwestafrika sind teilweise einfach unglaubliche. Der Raum verbietet es hier, eingehend die sehr schwierigen und verworrenen Verhältnisse dieser Gesellschaften klar zu legen. Ich habe das in meinem Vortrag: „Der deutsche Kaufmann und die Monopole in unsern Kolonien“ getan, gedruckt im Jahrbuch der Bodenreform 1. Band Heft 3. Hier müssen wenige Notizen genügen.

Südwestafrika ist eines der mineralreichsten Länder der Welt. Die Berichte der Prospektoren lauten außerordentlich günstig. Viele 100000 Tonnen Kupfer- und Bleierze sind dort gefunden worden, ferner Gold, Silber, und der Blueground, in dem die Diamanten gegraben werden. Der schlimmste Feind einer befriedigenden Entwicklung dort ist aber die South West Africa Company, welche nicht nur selbst große Land- und Minen-Konzessionen besitzt, sondern auch die Beherrscherin vieler anderer Kolonialgesellschaften ist. Sie wird allgemein als eine Tochtergesellschaft der de Beers Company angesehen, vor deren Monopolbestrebungen selbst die amtliche Denkschrift warnt. Die de Beers Company produziert in ihren südafrikanischen Minen heute mehr Diamanten, als der Weltmarkt bei den hohen Preisen aufnehmen kann. Ihr liegt einerseits daran, das Aufkommen einer neuen Konkurrenz zu verhindern, die bei glücklicher Produktion sie unterbieten könnte, und andererseits ist es ihr Bestreben, nach Er-

schöpfung der vorhandenen Minen neue Gebiete an Hand zu haben, um ihr einträgliches Gewerbe fortzusetzen. Ihre Tochtergesellschaft, die South West Africa Company, hat daher jetzt lediglich das Interesse, den Edelsteinabbau in unserer Kolonie Südwestafrika zu verhindern. Infolgedessen läßt sie 1. ihre Konzession unbenutzt liegen, um keine Edelsteine zu finden. Deshalb zwingt sie 2. die von ihr gegründete Ottavi-Minen-Gesellschaft, die in Aktion treten mußte, um ihre Vorrechte nicht zu verlieren, kontraktlich keine Edelsteine zu suchen. Deshalb hat sie 3. für den Verzicht auf das ausschließliche Recht Bahnen zu bauen, der Regierung die Verpflichtung auferlegt, im Owambolande Schürfscheine auf Edelsteine nicht auszustellen. Und 4. schließlich strebt sie deshalb nach der finanziellen Oberherrschaft bei allen Gesellschaften, die auch das Recht haben Edelsteine zu schürfen. Wie das gemacht wird, mag das folgende Beispiel zeigen.

Die Kolonialgesellschaft für Südwestafrika und das Eilienthal'sche Konsortium machten beide Anspruch auf ein Gebiet im mittleren Südwestafrika. Da die beiden Parteien sich nicht einigen konnten, trat die South West Africa Company in Verhandlung mit ihnen. Die Kolonialgesellschaft für Südwestafrika, deren Geldverhältnisse immer ungünstig lagen, erklärte sich bereit, gegen Zahlung von 150 000 Mk. Bargeld auf ihre Rechte zu verzichten. Dann wurde eine neue Gesellschaft „die hanseatische Land-Minen- und Handels-Gesellschaft“ mit einem Kapital von 2 400 000 Mk. gegründet. Die Verteilung des Geldes war die folgende:

Die South West Africa Company erhielt für ihre Bemühungen

6000 Anteile	à 200 Mk. =	1 200 000 Mk.
v. Eilienthal 5000 Anteile „ 200 „	=	1 000 000 „
1000 Anteile mußten bar mit		200 000 „

bezahlt werden, da die Kolonialgesellschaft für Südwestafrika die 150 000 Mk. Entschädigung in barem Gelde beanspruchte.

Wir sehen also, daß dieser großen Gesellschaft mit einem angeblichen Kapital

von 2 400 000 Mk.

nur 50 000 Mk. Bargeld zur Bewirtschaftung ihrer Konzession zur Verfügung stehen. Für diese große aufgebrachte Summe wurde der Gesellschaft, um die bergbauliche Erschließung des Khauas-Gebietes zu erleichtern, eine Konzession von 10 000 qkm Land von der Regierung in Aussicht gestellt! Um überhaupt eine

Expedition in das Konzessionsgebiet zu ermöglichen, mußte die South West Africa Company gegen 200000 Mk. Anteilscheine noch 150000 Mk. Bargeld hergeben. Reiche Funde an Gold, Silber und Kupfer sind dort gemacht, so reiche, daß der hinausgesandte Ingenieur behauptet, daß trotz des Fehlens besserer Verkehrswege eine Ausnutzung durch Kleinbetrieb zu empfehlen sei. Der Gesellschaft selbst aber fehlen die Mittel „um die Untersuchung soweit durchzuführen, daß sie ein genaues Urteil über die Abbauwürdigkeit der Mineralien fällen könnte.“!! (Amtliche Denkschrift).

Ähnlich geht es auch anderen Gesellschaften. Für Finanzierung der Kakao-Land- und Minen-Gesellschaft und für die Hergabe von 200000 Mk. Bargeld erhielt die firma E. Hirsch & Co. in London z. B. eine Kommission von 6500000 Mk. in Anteilscheinen. Von der ganzen Gründung von 8000000 blieben nur 400000 Mk. Bargeld übrig zur Untersuchung und Bewirtschaftung dieses riesigen Gebietes. Jeder Unbeteiligte wird sofort erkennen, daß dies ganz unhaltbare Verhältnisse sind, aber auch die andern Gesellschaften, bei denen solcher Gründungsschwindel nicht vorkam, wie z. B. die Kolonialgesellschaft für Südwestafrika und die Siedlungs-Gesellschaft haben unserm Schutzgebiet nach keiner Seite hin irgend welchen Vorteil gebracht und eine schnelle Besiedelung desselben nicht gefördert.

Mit den Konzessionen in Kamerun liegt es ähnlich. Sie haben nicht gehalten, was man von ihnen erwartete. Man kann eben nicht mit wenigen Millionen Königreiche wie Bayern erschließen. Beide Gesellschaften, Süd- sowohl wie Nordwest-Kamerun, haben sich darauf beschränkt, Handelsniederlassungen wie jeder andere Kaufmann zu errichten. Ihr Bestreben geht nur vor allen Dingen dahin, sich eine Monopolstellung zu schaffen und mit Hilfe ihrer Konzessionen die Konkurrenz aus ihrem Gebiet fern zu halten, zum Schaden der Eingeborenen und des freien Handels. Zum Glück ist beides aber ungesetzmäßig. Südkamerun liegt in der Freihandelszone der Kongoakte, und die Verleihung Nordwestkameruns bestimmt in § 5 „daß sie vor allen Dingen die Freiheit des Handels zu respektieren habe.“ Gewichtige Stimmen haben sich deshalb gegen das ganze Konzessionswesen energisch ausgesprochen, und ich hoffe, die Reichstagskommission wird sich auf denselben Standpunkt stellen. Juristisch gibt es eine gute Handhabe dafür. Rechtsanwalt Dr. Bollmann-Bremen beweist in einem Gutachten, daß nur der Kaiser das Recht habe, Konzessionen zu vergeben. Da dies nicht geschehen, seien sie an sich rechtsungültig. Ferner

Der Nationalökonom Koppe giebt an, daß bei uns eine Bauernfamilie 6 Hektar mittleren Bodens notwendig habe, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Wenn man bedenkt, daß die Neger draußen nur Wechselwirtschaft treiben und der Zugtiere, des Pfluges und des Düngers entbehren, so kann man sich selbst sagen, daß diese Berechnung viel zu gering bemessen ist. Das Minimum für eine Familie dort sollte doch 6 Hektar betragen, denn selbst im Plantagen-Gebiet von Kamerun ist Land genug vorhanden, daß man nicht mit einzelnen Hektaren zu sparen brauchte. In den Gebieten, die noch nicht so kultiviert sind, sind 12 Hektare und mehr, je nach der Güte des Bodens, nebst Weideland und Holzbestand für die Gemeinschaft die geringste Forderung. Wir haben in unseren Kolonien Land genug, um unsere Eingeborenen voll und ganz befriedigen zu können. Es wird dann immer noch mehr wie genug übrig bleiben für event. beabsichtigte Plantagenanlagen. — Für unsere Politik ist es aber von der größten Wichtigkeit, hier festzustellen, daß es mit der Selbständigkeit und Freiheit der Neger vorbei ist, wenn man sie ihres Landes beraubt oder ihnen zu wenig beläßt, daß sie dann zu Proletariern herabsinken.

Zwei wertvolle Faktoren haben wir in unseren Kolonien: Den Grund und Boden und die Eingeborenen. Mit beiden ist man bisher leider nicht vorsichtig umgegangen, und doch hängt von der richtigen Behandlung derselben ausschließlich der Erfolg oder Mißerfolg unserer gesamten Kolonialpolitik ab. Ich habe lange in unseren und fremden Kolonien gelebt und dadurch einen großen Vorteil gegenüber unseren meisten Beamten, die fast nie die Gelegenheit haben, die rasch aufblühenden Kolonien anderer Nationen kennen zu lernen. Ich habe aufmerksam die Entwicklung der verschiedenen Länder beobachtet und dabei herausgefunden, daß die Länder sich am besten und schnellsten entwickeln, in denen man den Eingeborenen ihren Grund und Boden und ihre persönliche Freiheit beläßt, während Monopole und Konzessionen geradezu die Entwicklung hindern und zu vielen Unzuträglichkeiten und Ungerechtigkeiten führen.

Seitdem ich jetzt aber wieder in Deutschland ansässig bin und unsere Verhältnisse hier studiere, komme ich immer mehr zu der Ueberzeugung, was für eine immense Bedeutung eine richtige Erledigung der Bodenfrage für eine befriedigende Weiterentwicklung unseres Vaterlandes hat.

Ich bin Bodenreformer geworden, weil ich in diesem System je länger je mehr einen gangbaren Weg sehe, um die wirklich vorhandenen Mißstände unseres Volkslebens aus der

Welt zu schaffen. Welche Schwierigkeiten türmen sich aber bei unseren so ineinandergreifenden verschlungenen Verhältnissen auf. Welche Schwierigkeit allein z. B., die Wohnungsfrage in unseren Großstädten befriedigend zu erledigen. Wie viele berechnigte und unberechnigte Interessen und Vorurteile sind da zu berücksichtigen und zu überwinden.

Und wenn ich dagegen an unsere herrlichen Kolonien denke, mit ihren unermesslichen Strecken fruchtbaren Landes, mit ihrem Mineralreichtum und mit ihren Millionen arbeitstüchtigen und zum großen Teil arbeitswilligen Bewohnern, wo heute noch eine gesunde Bodenpolitik leicht in die Wege zu leiten ist, dann wird man verstehen, daß ich es nicht unterlassen kann, immer wieder warnend und ratend meine Stimme zu erheben und auf den einzig gangbaren Weg immer wieder hinzuweisen, auf dem unsere Kolonien zu einer Quelle fortlaufenden Nutzens für uns werden können.

Wenn diese Ausführungen dazu dienen, die verehrten Leser mehr wie bisher für die wichtige Bodenfrage in unseren Schutzgebieten zu interessieren, so hat dieser Artikel seine Aufgabe vollständig erfüllt. Wird die Unkenntnis der kolonialen Bodenverhältnisse nur beseitigt, dann wird sich das Rechte von selbst schon Bahn brechen.



Verkehrspolitik in den Kolonien. *)

Don W. von St. Paul-Jillaire,

Kaiserlicher Bezirks-Amtmann a. D.

Völker haben nationale Kolonien über See begründet um Volksgenossen, welche — bei starker Bevölkerungszunahme und drohender Uebervölkerung — der Boden des Vaterlandes nicht mehr genügend zu ernähren vermochte, neue Landgebiete zur Ansiedelung und damit die Möglichkeit wirtschaftlichen Bestehens im engen Zusammenhang mit der Heimat zu schaffen,

oder um heimischen Landes- und Industrieerzeugnissen eigene, unter Umständen im Wettbewerbe mit anderen Völkern bevorzugte Märkte und Absatzgebiete zu eröffnen,

besonders aber, um für den heimischen Verbrauch die Landes-Erzeugnisse und Bodenschätze, welche im Vaterlande nicht gedeihen oder vorkommen, unabhängig vom Besitze fremder Völker erzeugen oder gewinnen zu können.

Wirtschaftliche Bedürfnisse sind es also ausschließlich, die zu nationalen Koloniegründungen geführt haben.

Die Erzielung wirtschaftlicher Vorteile, die Hebung des nationalen Wohlstandes ist der erste und wichtigste Zweck solcher Kolonien.

Für alle Maßnahmen der Regierung in den Kolonien hat daher das Interesse des kolonisierenden Volkes an erster Stelle zu stehen.

Ihm haben sich die Interessen einer eingeborenen Bevölkerung der Kolonien anzupassen, nötigenfalls unterzuordnen.

Die Absicht einer kulturellen Hebung irgend einer eingeborenen Bevölkerung hat niemals irgendwo zu nationalen Koloniegründungen geführt.

Solche kulturelle Hebung liegt aber im eigenen Interesse der kolonisierenden Macht, weil sie mit der Möglichkeit der gedeihlichen wirtschaftlichen Entwicklung einer Kolonie durch Erziehung der Eingeborenen zur Arbeit — wo dies nötig ist — eng zusammen hängt.

*) Anmerkung des Autors: Das Thema, dessen Erschöpfung ein Buch füllen würde, kann hier nur in großen Umrissen und vielfach fragmentarisch behandelt werden. —

Auch die Absicht der christlichen Missionierung der Eingeborenen hat nie Anlaß zu nationalen Koloniegründungen gegeben.

Die Mission ist international. — Die Deutschen Krapf, Rebmann, Erhardt u. a. arbeiteten in Ostafrika in der englischen Mission, Deutsche, Engländer und Franzosen wirken in der früher unter französischem Schutze stehenden katholischen Mission in Ost- und Westafrika. Auch heute sind in deutschen Kolonien nicht nur deutsche Missionen tätig. Englische Missionen haben zwar hier und da englischen Koloniegründungen vorgearbeitet und von englischen Missionaren sagt man, daß sie als politische Agenten tätig gewesen seien, — englische Kolonien sind aber ihretwegen niemals gegründet worden.

Kulturelle Hebung und Missionierung Eingeborener sind also wohl höchst wichtig und wünschenswert, dürfen deshalb auch von keiner verständigen Kolonialregierung vernachlässigt werden, Zweck nationaler Koloniegründungen sind sie aber niemals und nirgends gewesen, ebenso wenig wie andere ideale Bestrebungen, wie staatswirtschaftliche Studien, Länder- und Völkerforschung und dergleichen.

Es ist nötig, dies ausdrücklich zu betonen, weil es deutsche Kolonialtheoretiker gibt,*) welche meinen, „daß diese idealen Bestrebungen bei der großen Masse des Deutschen Volkes nach wie vor den hauptsächlichsten und vielfach den einzigen Beweggrund zur Kolonialpolitik — namentlich bei denen, die mit ihrem Geldbeutel nicht daran beteiligt sind — bilden.“ —

Zur Verfolgung und Betätigung solcher idealen Bestrebungen sind Gründungen eigener Kolonien nicht erst erforderlich, wie die Geschichte der Wissenschaft und Mission bestätigt.

Volkvertretern, welche lediglich in Verfolgung religiöser und sonstiger kultureller Bestrebungen Kolonialpolitik zu treiben vorgäben, könnte der berechtigte Vorwurf nicht erspart bleiben, den Hauptzweck nationaler Koloniegründung verkannt zu haben, nicht nationalen, sondern internationalen Zielen zu folgen und mit dem Nationalvermögen nicht hausälterisch zu verfahren. —

Daß für Missionare auch in nationalen Kolonien kulturelle Bestrebungen das erste und höchste Interesse beanspruchen, ist erklärlich, ja selbstverständlich. — Falsch ist es nur und irreleitend, wenn sie sagen, sie trieben aus diesen Ursachen nationale Kolonial-

*) Siehe Kolonial-Zeitung No. 49, 1905, den Artikel vom Amtsrichter Clemens über Eingeborenenpolitik.

politik, da die gleichen Bestrebungen sie auch in fremde Kolonien und Länder führen.

„Die erste zu lösende Aufgabe bei kolonialen Erwerbungen ist stets die geordnete Feststellung der Uebermacht des eindringenden Europäers den Eingeborenen gegenüber“, sagt Friedrich Fabri. Ich nenne das Machtpolitik.*) Sie ist das Mittel zur Erzielung und Erhaltung des Friedens, also die Voraussetzung jeder großzügigen kolonialen wirtschaftlichen und kulturellen Arbeit.

Ist die Gewähr für eine dauernde Erhaltung des Friedens, bezw. die Möglichkeit, entstehende Unruhen — wie sie in Gebieten mit einer Bevölkerung von anderer Rasse nach den Erfahrungen aller Kolonialvölker nirgends ausbleiben — mit Erfolg zu unterdrücken, gegeben, dann ist die Schaffung und der Ausbau von Verkehrseinrichtungen, welche der Größe des Landes und seinen wirtschaftlichen Aussichten entsprechen, das erste und wichtigste Mittel, eine gedeihliche wirtschaftliche Entwicklung von Kolonien herbeizuführen d. h. Lebensfrage.

Die Wichtigkeit einer großzügigen Verkehrspolitik muß daher ebenso wie die den Frieden schaffende Machtpolitik in ihrer vollen Bedeutung vom Volke und besonders von den maßgebenden Faktoren der Gesetzgebung erkannt werden, damit die zu ihrer Durchführung erforderlichen Geldmittel zur rechten Zeit bewilligt werden und am rechten Orte zur rechten Verwendung gelangen können. Falsche Sparsamkeit zum richtigen Zeitpunkte und am richtigen Orte — die beide durch wirtschaftliche Rücksichten bestimmt werden — ist schädlich und kann Zwangslagen zur Folge haben, deren Beseitigung der Regierung gewöhnlich erheblich mehr Geld kostet, als rechtzeitig ins Werk gesetzte durch friedenssichernde Maßnahmen vorbereitete wichtige Verkehrsanlagen.

Das haben wir vor allem in Deutschsüdwestafrika erfahren müssen und auch in Deutschostafrika würde sich die Bekämpfung

*) Ihre Wichtigkeit ist von mir in No. 43, 44 und 45 der Deutschen Kolonial-Zeitung von 1905 dargelegt worden und wird in dem Aufsatze von Herrn Stabsarzt Dr. Arning über Eingeborenepolitik gewürdigt werden. Der Gouverneur von Deutschostafrika Graf Göhen sagte in einer Rede, gelegentlich der letzten Geburtsstagsfeier Ihrer Majestät der Kaiserin in Dar-es-Salaam: „... Ich möchte annehmen, daß manchem Gegner unserer überseeischen Bestrebungen jetzt die Augen geöffnet werden über das, was einer Kolonie not tut: Ausreichender militärischer Schutz durch das Mutterland, Unabhängigkeit von den lokalen Finanzen der Kolonie, ferner Verkehrsmittel, die der Größe des Landes und seinen wirtschaftlichen Aussichten entsprechen.“

des Aufstandes bei einem Vorhandensein brauchbarer Verkehrsmittel erheblich günstiger gestaltet haben, als es heute der Fall ist.

In kolonialen Kreisen ist seit Jahren genügend Verständnis für die große Wichtigkeit der Verkehrspolitik vorhanden gewesen. Die Deutsche Kolonialgesellschaft ist bemüht gewesen, durch Eingaben an die maßgebenden Stellen, sowie durch Schrift und Wort Verständnis dafür in weitere Kreise zu tragen. Lange Zeit leider vergeblich. Im Reichstage wäre Verständnis und Interesse am nötigsten gewesen. Leider fehlte es hier von Anfang an bei dem größten Teile der Mitglieder gänzlich an Beiden. In letzter Zeit hat sich darin ein erfreulicher Umschwung zum Besseren gezeigt. Wenn die Herren Reichsboten nach dem einmal glücklich gemachten Anfange sich dazu entschließen würden, selber die in den Kolonien bisher geleistete Arbeit öfter in Augenschein zu nehmen und mit den Leistungen fremder Nationen zu vergleichen, so würden sich Interesse und Verständnis noch erheblich schneller einstellen. Dadurch aber, daß einige der Herren jeden Vorwurf und Ratsschlag von Sachkennern vom hohen Rofse herab abweisen und über die „Wirtschaftspolitiker“ in den Kolonien spötteln, wird nichts geholfen.

Der Regierung kann der Vorwurf nicht erspart bleiben, daß sie ihre verkehrspolitischen Forderungen oft nicht mit dem genügenden Nachdruck vertreten und der Verschleppung ihrer Anträge durch Kolonialgegner und Kompensationspolitiker im Reichstage nicht energisch genug entgegen getreten ist.

Noch ist es nicht zu spät, wenn auch durch die Fehler und Unterlassungssünden der bisherigen Verkehrspolitik nicht nur die günstige Entwicklung unserer Kolonien hintangehalten worden ist, sondern durch den Vorsprung, den uns unsere kolonialen Nachbarn auf diesem Gebiete abgewonnen haben, unsere eigenen Kolonien teilweise sogar direkt nachweisbaren Schaden erlitten haben.

Aus den Aufgaben einer großzügigen Verkehrspolitik ergibt sich ihre Wichtigkeit. Da wir nicht gesonnen sind, unsere Kolonien wieder aufzugeben, sondern sie entwickeln wollen, so werden sich auch die Gegner auf die Dauer der Erkenntnis dieser Wichtigkeit nicht entziehen können. Zumeist setzen unsere Kolonialpolitiker und Schriftsteller diese Erkenntnis der Wichtigkeit der Verkehrspolitik und ihrer Aufgaben als etwas ganz Selbstverständliches bei ihren Erörterungen voraus. Leider ist diese Ansicht zu optimistisch und alle Kolonialpraktiker und -freunde sollten daher immer und immer wieder diese ihnen ja geläufigen, vielen aber doch noch unklaren Verhältnisse betonen.

Die Aufgabe der Verkehrspolitik auf kolonialem Gebiete ist bekanntlich Schaffung oder Ausbau aller Einrichtungen und Anlagen, welche der Verbindung und dem Verkehr dienen

1. zwischen dem Heimatlande und den Kolonien,
2. längs der Küsten der Kolonien bezw. zwischen räumlich getrennten Teilen der einer Verwaltung unterstehenden Gebiete und
3. von den Küsten der Kolonien in ihr Hinterland.

1. Verkehrseinrichtungen zwischen dem Mutterlande und den Kolonien dienen dem Personen-, Güter-, Post- und Telegraphenverkehr. Sie müssen den vorhandenen Verhältnissen angepaßt und den wachsenden Bedürfnissen entsprechend auszubauen, dabei zuverlässig und möglichst billig sein. Da eine Abhängigkeit von den Verkehrsmitteln fremder Nationen schon im Frieden und vielmehr noch in Kriegszeiten große politische und wirtschaftliche Nachteile bringen kann, so sollen die Verkehrseinrichtungen und Mittel nach Möglichkeit nationale sein. Das gilt sowohl für die hier heute fast allein in Frage kommenden Dampferverbindungen für Personen-, Güter- und Postverkehr, wie für Kabel für den Telegraphenverkehr.

Da keine unserer Kolonien für Masseneinwanderung in Frage kommt, hat der Personenverkehr erst in zweiter Linie Bedeutung für die Dampferlinien. Sie dienen in erster Linie der Vermittlung des Güteraustausches, dem Handel.

Die Kabel dienen allerdings als geschäftliche Unternehmungen im allgemeinen dem Handel aller Völker, die für ihre Benutzung bezahlen, in gleicher Weise; trotzdem ist der Besitz eigener Kabel auch für den nationalen Handel, wie manche Vorkommnisse, angebliche Unterbrechungen oder Sperrungen der Kabel, unbillige Kontrolle der Depeschen etc. gezeigt haben, oft erwünscht, politisch aber — besonders in unruhigen Zeiten — von allergrößter Bedeutung. Es genügt hier der Hinweis darauf, daß Kolonien, welche auf die Benutzung fremder Kabel angewiesen sind, schon im Frieden bezüglich der geschäftlichen und politischen Depeschen völlig vom guten Willen der fremden Kabelgesellschaft, bezw. deren Regierung abhängig sind und bei bevorstehenden oder bereits ausgebrochenen Unruhen oder Feindseligkeiten zwischen uns und der Macht, in deren Besitz sich die betreffenden Kabel befinden, von jeglicher Nachricht einfach abgeschnitten sind. Welche Folgen sich daraus für die Kolonien und etwa dort stationierte Kriegsschiffe ergeben können, braucht hier nicht näher ausgeführt zu werden.

für die Schaffung und Ausbildung von Verkehrseinrichtungen zwischen Mutterland und Kolonien sind also sowohl wirtschaftliche, wie politische Interessen maßgebend.

2. Die Verkehrseinrichtungen an den Küsten kontinentaler Kolonien und zwischen räumlich — durch das Meer — getrennten Teilen eines Kolonialgebietes d. h. Inselkolonien hängen in mancher Beziehung mit den Verbindungen mit dem Mutterlande zusammen. Sie bilden sogar vielfach die Vorbedingung für eine gedeihliche Entwicklung des Heimatverkehrs.

Das gilt vorzüglich für eine Betonung und Befestigung der Küsten und die Schaffung brauchbarer Land- und Lösschvorrichtungen, bei weiterer Ausbildung der Verhältnisse auch für Schiffs-Reparaturwerkstätten, Docks etc. und Wasserversorgungsanlagen. Auch für den Verkehr mit dem Hinterlande sind verschiedene dieser Anlagen von Bedeutung, insofern, als sie den Uebergang vom Inland- zum Heimatverkehr vermitteln und erleichtern.

Verbindungen längs der Küsten kontinentaler Kolonien oder zwischen den einzelnen Teilen und Gruppen von Inselkolonien dienen sowohl den Interessen des Handels wie denen der Zivil- und Militärverwaltung der Kolonie. Bei Inselkolonien kommt nur Wasserverkehr — mit Booten, Seglern oder Dampfern — bei kontinentalen Kolonien daneben auch Landverkehr — in höchster Entwicklung als Küstenbahn — in Frage. In beiden Fällen soll eine Verbindung der Hauptküstenplätze oder -häfen der Kolonie mit möglichst vielen Nebenpunkten geschaffen werden, um sowohl eine ausgedehnte Verteilung der einzuführenden, wie eine Sammlung der auszuführenden Güter zu bewirken.

Die Verbindungen sollen außerdem der Regierung die Möglichkeit bieten, administrativ und militärisch mit der erforderlichen Schnelligkeit da einzugreifen, wo es nötig erscheint.

In den meisten Fällen wird bei leichten Landungsverhältnissen auch bei kontinentalen Kolonien eine Wasserbindung längs der Küste der größeren Billigkeit und Schnelligkeit wegen Landverbindungen vorgezogen werden. Bei schwierigen Landungsverhältnissen in Folge starker Brandung etc. wird der Küstenverkehr zu Lande im Vordergrund stehen.

Handels-, d. h. wirtschaftliche Interessen, sind für die Schaffung und Ausbildung auch dieser Verkehrseinrichtungen in erster Linie maßgebend.

Die Interessen der Zivil- und Militärverwaltung, welche bei der Besetzung oder Eroberung einer Kolonie vorwiegen,

treten später hinter jene zurück, denn wo keine wirtschaftlichen Interessen vorhanden sind, oder geschaffen werden sollen, bezw. können, hat die Regierung auch kein Interesse an administrativem oder militärischem Eingreifen.

3. Die Schaffung und Ausbildung von Verkehrs- einrichtungen von den Küsten der Kolonien in ihr Hinterland ist zwar zeitlich die letzte Aufgabe kolonialer Verkehrspolitik, von der ihr gewidmeten Aufmerksamkeit und Arbeit und den auf sie verwendeten Kapitalien hängt aber besonders in kontinentalen Kolonien die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung am meisten ab. Durch sie wird also auch in der Hauptsache die Ausbildung und Rentabilität der Küsten- und Heimatsverbindungen bedingt.

Für die Schaffung und Ausbildung dieser Verkehrs- einrichtungen ist eine große Anzahl verschiedener Inter- essen maßgebend. Wirtschaftliche Interessen stehen auch hier im Vordergrund neben politischen Interessen der heimati- lichen Regierung und Interessen der Militär- und Zivil- verwaltung der kolonialen Behörden und allgemeinen kultu- rellen Interessen.

Bei allen unseren Kolonien handelt es sich zuerst um die Samm- lung und Ausfuhr bereits vorhandener Handelswerte.

Die Zahl wertvoller Handelsgüter, welche weite Transporte auf einheimischen Pfaden ohne andere Verkehrsmittel als ein- geborene Träger überhaupt vertragen können, ist sehr gering. Nur Elfenbein und Kautschuck haben davon in unseren Kolonien eine größere Bedeutung gehabt. Die Mengen sind aber beschränkt und nicht steigerungsfähig. Die Elfenbeinausfuhr geht dauernd zurück. Die vorhandenen wilden, Kautschuck liefernden Pflanzen sind durch die Raubwirtschaft der Eingeborenen vielfach vernichtet oder schwer geschädigt, außerdem in unseren Kolonien nicht in den großen Massen vorhanden, wie z. B. im Kongostaate. Sie lassen also gesteigerte Erträge in absehbarer Zeit auch nicht erwarten.

Andere Sammelgüter wie Kopal und Baumharze vertragen nur kürzeren Transport und in höherem Maße gilt dies von den Früchten der Oelpalme, welche einen Hauptsammelartikel in Westafrika bildet.

Produkte der Land- und Viehwirtschaft und des Gartenbaus — so weit sie von den Eingeborenen unserer Kolonien über- haupt über den eigenen Bedarf hinaus erzeugt werden, haben nur in dem Maße Wert, als sie schnell und billig an die Konsumenten oder Küstenhändler geliefert werden können.

Die Grenze für einen leichten und billigen Absatz solcher Produkte ist also sehr eng und kein Eingeborener (oder Europäer) wird über den eigenen Bedarf hinaus produzieren, wenn ihm die Absatzmöglichkeit fehlt.

Mit der Verbesserung der Verkehrswege und -mittel erhöht sich aber die Transportfähigkeit dieser Produkte. Ihre Gewinnungsgrenze wird durch die Güte und Billigkeit der Verkehrseinrichtungen bestimmt. Die Kolonialregierungen werden also ihr Augenmerk zuerst darauf zu richten haben, durch geeignete Maßnahmen diese Gewinnungsgrenzen um die einzelnen vorhandenen Handelszentren herum auszudehnen.

Unter den vorhandenen Handelswerten nehmen in einigen unserer Kolonien die Holzbestände eine nicht zu unterschätzende Stelle ein. Daß ihre Ausbeutung selbst unweit der Küste nur beim Vorhandensein guter Verkehrseinrichtungen überhaupt in Frage kommen kann, bedarf keines Beweises.

Abgesehen von dieser Holzverwertung kann dem Ausfuhrhandel aber ein nennenswerter Aufschwung nur durch die Schaffung neuer Werte gegeben werden.

Hierin liegt der Schwerpunkt unserer gesamten kolonialen Wirtschaftspolitik, und nur eine großzügige Verkehrspolitik kann die Vorbedingungen dafür schaffen.

Die Schaffung neuer für Massenausfuhr geeigneter Werte kann nun durch Vermehrung der vorhandenen einheimischen Landesproduktion (Oelfrüchte wie Copra, Erdnüsse und Sesaam, oder Reis, event. Mais) und Sammeltätigkeit (Wachs), durch Einführung neuer Kulturen für europäischen und einheimischen Landwirtschaftsbetrieb (Kaffee, Kakao und andere koloniale Genußmittel und Gewürze, besonders aber Faserstoffe, wie Sisal, Hanf und Baumwolle und Kautschuk) und durch Ausbeutung vorhandener Bodenschätze bewirkt werden. Der Handel selbst pflegt im allgemeinen für derartige Unternehmungen erst dann Interesse zu zeigen, wenn er sich dabei auf seinem eigenen Gebiete, dem des Waren- und Güteraustausches, gewinnbringend betätigen kann. Die Erzeugung der neuen Werte wird meist anderen wirtschaftlichen Faktoren — Farmern, Pflanzern, Bergleuten und entsprechenden Gesellschaften vorbehalten sein. Die Kolonialregierung wird selbst in geeigneter Weise die Eingeborenen zu derartigen Kulturen anzuregen und bei Erschließung neuer, kulturfähiger Landesteile und der Schaffung neuer Kulturzentren mitzuwirken haben.

Bei der geringen ursprünglichen Bevölkerungsdichtigkeit der Küstengebiete der meisten unserer Kolonien wird es erforderlich sein, auch die dichter bevölkerten Inlandgebiete in Anspruch zu nehmen. Ein Erfolg wird außerdem aber auch davon abhängen, daß es gelingt, die an und für sich recht faule und bequeme eingeborene Bevölkerung zum Anbau zu bewegen, bezw. überhaupt zur Arbeit zu erziehen. Die Aufgabe ist nicht leicht, denn in unseren Kolonien scheinen bisher nur die Togoneger und einige Stämme in Deutsch-Ostafrika (Wanyamwezi und Wasukuma, event. Wayao) fleißig und arbeitswillig zu sein. *)

Für die Schaffung neuer Werte hat auch eine europäische Ansiedelung große Bedeutung. Abgesehen von Deutsch-Südwestafrika bleibt aber ihre Möglichkeit in unseren anderen Kolonien nur auf einzelne Gebiete im Inneren beschränkt. **)

Ohne geeignete Verkehrsmittel, welche Ansiedlern die Möglichkeit leichten Absatzes ihrer Erzeugnisse gewährt, ist eine Ansiedelung aber ebenso aussichtslos, wie jede Schaffung neuer Werte in nennenswertem Umfange und die Hebung wirtschaftlichen Lebens in Landesteilen, die ihrer Abgelegenheit halber für wertlos gelten.

Ein Mangel an guten Verkehrsmitteln kann einen merklichen Abfluß von Handelsgütern nach fremden Nachbargebieten mit besseren Verkehrseinrichtungen und damit eine direkte Schädigung des eigenen Handels nach sich ziehen. In Deutsch-Ostafrika haben wir die Wirkung der englischen Ugandabahn und der ausgedehnten Verkehrseinrichtungen im Kongostaate in dieser Hinsicht bereits zu unserem Schaden erfahren müssen.

Jede koloniale Erwerbstätigkeit, mag sie nun von Europäern oder Eingeborenen ausgehen, hat eine Einfuhr an Lebensbedürfnissen und Bedarfsartikeln zur Folge. Je größer durch gute und billige Verkehrseinrichtungen die Ausfuhr von Landesprodukten, also auch die Kaufkraft der Bevölkerung wird, je mehr Pflanzungs- und Bergwerksunternehmungen oder Ansiedelungen gedeihen, desto größer wird naturgemäß die Einfuhr sein.

In einer Beziehung übt eine Verbesserung der Verkehrseinrichtungen allerdings hier einen schlechten Einfluß aus, nämlich bei der Einfuhr von Spirituosen. Die meisten Kolonialpolitiker sind im Gegensatz zu den dabei interessierten Kaufleuten darüber einig, daß der Branntweinhandel die eingeborene

*) Die Wichtigkeit der Erziehung der Eingeborenen zur Arbeit wird in einem anderen Aufsätze von Herrn Dr. Arning behandelt.

**) Hauptmann Keue hat darüber eine lesenswerte kleine Schrift herausgegeben.

Bevölkerung wirtschaftlich, moralisch und physisch zu Grunde richtet. Eine Verbesserung der Verkehrseinrichtungen erleichtert das weitere Eindringen des Brantweinhandels ins Innere der Kolonie erheblich, wirkt also direkt verderblich. Hier liegt es im Interesse der Kolonialregierung, dem weiteren Eindringen der Spirituosen — wenn wie in Westafrika ein Einfuhrverbot nicht besteht — nicht nur durch tarifmäßige Erschwerung ihres Transportes auf Bahnen *ic.* sondern auch durch erhebliche Erhöhung des Minimal-Einfuhrzolles und der Festsetzung einer Prohibitionszone entgegen zu wirken.*)

Die in gesteigerter Ausfuhr und Einfuhr zum Ausdruck kommende wirtschaftliche Entwicklung der Kolonien, welche wie dargetan ohne geeignete Verkehrseinrichtungen unterbleibt, hat eine direkte Erhöhung der Zolleinnahmen zur Folge. Mit einer Steigerung der Kaufkraft der Bevölkerung und der infolge neuer wirtschaftlicher Unternehmungen nötigen Ausdehnung der Verwaltung hängt ferner eine Erhöhung der Steuererträge zusammen.

Eine richtige Verkehrspolitik hat also auch eine hohe finanzielle Bedeutung und ist die wesentlichste Vorbedingung zur Herbeiführung der für alle Kolonialgebiete unbedingt anzustrebenden finanziellen Unabhängigkeit vom Mutterlande.

In die Lage, Geld auf Verkehrseinrichtungen, besonders auf lange Bahnen, aus allgemeinen politischen Interessen ausgeben zu müssen, wird unsere Regierung bei der geringen Ausdehnung unserer Ueberseebesitzungen wohl kaum kommen. Ein Beispiel dafür, wie eine ursprünglich lediglich aus politischen Gründen gebaute Bahn doch auch für die wirtschaftliche Hebung eines Landes von Bedeutung sein kann, bietet uns wieder die bereits erwähnte Ugandabahn. Auf eine derartige Entwicklung des Verkehrs, wie diese Bahn — leider zum Teil auf unsere Kosten durch Abziehung des Handels aus unserer Kolonien — hervorgerufen hat, hatten selbst die weitsichtigsten und uns an kolonialer Erfahrung so weit überlegenen Engländer nicht gerechnet. Das zeigt uns auch, wie wenig Wert im allgemeinen Ertragsberechnungen für Bahnen in Neuländern haben.

Für die Tätigkeit der kolonialen Behörden innerhalb ihres Wirkungskreises sind aber gute Verkehrseinrichtungen doch

*) Heft 10 der Monatschrift „Die deutschen Kolonien“ von 1905 enthält einen bemerkenswerten Aufsatz von Gust. Müller über „den verderblichen Einfluß des Spirituosenhandels auf die Eingeborenen in Afrika“, den ich nur zur Nachachtung empfehlen kann.

von großer Bedeutung. Sie gewähren sowohl im allgemeinen die Möglichkeit einer leichteren militärischen Beherrschung der Kolonie, wie die Möglichkeit, bei besonderen Anlässen, Unruhen, Aufständen zc. schnell Truppen dahin zu befördern, wo sie gebraucht werden.

Wie oben bereits angedeutet, ist die Vorbedingung einer wirtschaftlichen Entwicklung im Großen Friede. Die Gewähr für die Erhaltung des Friedens bietet aber nur ausreichende Machtentfaltung und nachdrücklicher militärischer Schutz. Die Wirkung militärischen Schutzes und wirtschaftliche Erfolge hängen aber beide von der Ausbildung guter Verkehrseinrichtungen ab. Der Aufstand in Deutsch-Südwestafrika hat wohl auch schwer zu überzeugenden Kolonialgegnern die Richtigkeit dieses Satzes dargetan.

Auch für die Zivilverwaltung in den Kolonien hat die Ausbildung guter Verkehrseinrichtungen manche Vorteile. Gute Post- und Telegraphenverbindungen verschnellern und vereinfachen den Verkehr der Behörden untereinander. Die Möglichkeit einer genügenden Kontrolle der verschiedenen lokalen Verwaltungsbehörden durch die Zentrale, durch welche unter Umständen Mißständen aller Art vorgebeugt werden kann, wird nur durch gute Verkehrseinrichtungen ermöglicht.

Die Möglichkeit, bei guten Verkehrseinrichtungen in der Verwaltung verheiratete Beamte in größerer Zahl zu verwenden, auf welche der stellvertretende Kolonialdirektor Prinz Hohenlohe im Reichstage hindeutete, hat sicherlich große Vorteile, gilt aber auch in gleicher Weise von allen anderen Berufskreisen in den Kolonien. Wenn Beamten die Möglichkeit geboten wird, ihre Frauen mit in die Kolonien zu nehmen, so werden sie viel mehr an das Land gefesselt und geben nicht, wie dies so häufig vorgekommen ist, nur kurze Gastrollen. Daß dies für die Stetigkeit der Verwaltung, die besonders in den höheren Stellen — Gouverneure, Bezirksämter — von Wichtigkeit ist, einen großen Nutzen gewährt, liegt auf der Hand.

Die günstigen Wirkungen vieler verheirateter Europäer auf die moralischen Verhältnisse in den Kolonien überhaupt, die Missionaren hin und wieder Unlaß zu abfälligen Bemerkungen über ihre Landsleute gaben, leuchten ebenfalls ein, — ohne damit sagen zu wollen, daß die erhobenen Vorwürfe über die angebliche Immoralität vieler Europäer immer zutreffend gewesen sind. Immerhin aber können derartige Wirkungen unter den direkten Vorteilen guter Verkehrseinrichtungen Erwähnung finden.

Nicht ohne Bedeutung für die Finanzverwaltung sind auch die erheblichen Ersparnisse, welche bei guten Verkehrseinrichtungen, gegenüber einer Lastenbeförderung durch Träger, bei Ausrüstung und dauernder Versorgung von Inlandstationen gemacht werden können.

Die Ersetzung der Trägerkarawanen durch bessere Transporteinrichtungen bietet aber auch im allgemeinen sehr bedeutende Vorteile. Gute Verkehrseinrichtungen, besonders Bahnen ersparen nicht nur Zeit, also Geld, sondern machen auch große Mengen von Trägern, deren Arbeitskraft heute noch der produktiven Arbeit entzogen wird, für wirtschaftliche Zwecke frei. Zeitersparnis setzt sich hier nicht nur in produktive Arbeit um, sondern gleichzeitig werden die vielfachen Mißstände, welche der Karawanenverkehr überall mit sich bringt, beseitigt. (Felderdiebstahl, Räubereien, Belästigung der Dörfer in der Nähe der Karawanenstrassen, die immer eine Verlegung der Wohnstätten und dann wieder eine Verlegung der Wege nach sich ziehen, selbst Sklavenraub, und Verödung der durchzogenen Landstriche etc.)

Schließlich dürfen die günstigen Wirkungen guter Verkehrseinrichtungen in kultureller Beziehung nicht unerwähnt bleiben. Die Bekämpfung des Sklaven-Raubes und -Handels und die Ausbreitung der christlichen Mission mit ihren kulturellen Folgen wird erleichtert und befördert. Wenn wir auch dieser Vorteile halber allein Bahnen kaum bauen dürften, so sind diese Nebenwirkungen guter Verkehrseinrichtungen doch nicht zu unterschätzen und da in maßgebenden Reichtagskreisen gerade auf diese Nebenwirkungen großes Gewicht gelegt wird, so hat der praktische Kolonialpolitiker damit zu rechnen. Ob bei der Bewilligung von Mitteln für Verkehrseinrichtungen durch die gesetzgebenden Körperschaften der eine sich mehr durch wirtschaftliche Rücksichten, der andere mehr durch kulturelle Interessen leiten läßt, bleibt sich schließlich gleich, wenn die Bewilligung überhaupt nur geschieht.

Die Art der im einzelnen Falle zu wählenden Verkehrseinrichtungen und -mittel hat sich den beabsichtigten und zu erreichenden Zwecken anzupassen.

Wer am billigsten liefern kann, ist stets im Vorteil. Das kann aber im allgemeinen der, welcher sich die technischen Fortschritte der Neuzeit zu Nutzen zu machen versteht. Je reicher ein Land an Naturschätzen und je entwicklungsfähiger seine Bodenproduktion ist, desto kostspieliger können die Verkehrseinrichtungen und -mittel sein. Im allgemeinen gilt der Satz,

daß sich alle Verkehrseinrichtungen und -mittel vom kleineren und einfachen zum größeren und komplizierten entwickeln.

Vielfach wird es jedoch in Kolonien erwünscht sein, Zwischenstadien, welche die heimische Verkehrsentwicklung durchgemacht hat, zu überspringen und gleich zu fortgeschritteneren Einrichtungen zu greifen.

Bei den in unseren Kolonien ursprünglich nur vorhandenen primitiven Verkehrswegen und -mitteln — Pfaden mit Trägerbeförderung oder Einbaumverkehr auf Wasserläufen, — werden wir nirgends stehen bleiben können.

Wo natürliche Verkehrswege, d. h. Wasserläufe, überhaupt die Möglichkeit eines Verkehrs zulassen, wo also genügend Wasser vorhanden ist und die Schifffahrt keine Hindernisse durch Barren, Sandbänke, Fälle oder Stromschnellen findet, wird sich eine Verbesserung zuerst auf die Art der Verkehrsmittel zu richten haben. Wasserverkehr ist billig und kommt in Frage, wo es nicht auf große Schnelligkeit der Beförderung ankommt. In wie weit es sich lohnen wird, größere Hindernisse in Wasserläufen — Barren, Sandbänke, Fälle oder Stromschnellen — zu beseitigen oder zu umgehen, wird sich nach der Wichtigkeit der Wasserstraße zu richten haben. Oft werden solche Arbeiten den Verkehr immer noch billiger gestalten, als seine Ueberführung auf anzulegende Wege oder Bahnen.

Ein Blick auf die Karten unserer Kolonien lehrt, daß wir in bezug auf die ausgiebige Benutzung von Wasserstraßen recht ungünstig gestellt sind. Nur der Niger und Benue gestatten einen Zugang zu entfernteren Teilen der Kolonie Kamerun zu Wasser. In Deutsch-Ostafrika hört die Schifffahrt fast aller Flüsse bereits unweit der Küste selbst für Boote auf und auch in dem Oberlaufe eignen sich nur wenige zur vorteilhaften Benutzung.

Die Pfade der Eingeborenen, welche die afrikanischen Kolonien in allen Richtungen durchziehen, sind nur für Träger gangbar. Sie zeigen aber im allgemeinen die Richtungen an, in denen bessere Wege zu führen sind.

Größere Wegeanlagen kommen da in Frage, wo das Gelände nicht schwierig und der Verkehr nicht eilig ist, wo der Wegebau außerdem nicht zerstörenden Naturkräften ausgesetzt ist und wo die den Verkehr führenden Menschen nicht unter einer widrigen Natur zu leiden haben. Diesen Bedingungen stellen sich in den Tropen verschiedene Schwierigkeiten entgegen. Abgesehen von den Zerstörungen, welchen Wege durch die tropischen Regengüsse ausgesetzt sind, ist ihr größter Feind die üppige Vegetation. Gras und Busch überwuchern sie in

unglaublich kurzer Zeit, so daß ihre Freihaltung erhebliche Arbeit kostet. Selbst wenn diese von den Eingeborenen als Fronarbeit ohne direkte Bezahlung geleistet wird, ist sie doch auf die Dauer sehr kostspielig, da die Arbeiter durch sie einträglicheren Kulturarbeiten entzogen werden.

Straßen ohne bessere Verkehrsmittel als Träger sind ferner ohne Wert. Unbefestigte Wege sind im allgemeinen für Fahrverkehr nur bei trockenem Wetter benutzbar. Anlage- und Erhaltungskosten befestigter Straßen sind aber so hoch, daß ihr Ersatz durch Kleinbahnen in vielen Fällen nicht viel kostspieliger sein wird.

Südafrika mit seinem trockenen Klima gestattet Ochsenwagenverkehr meist ohne besondere Wegeanlagen. In unseren anderen afrikanischen Kolonien ist er, abgesehen von der Wegefrage, aus Mangel an geeigneten Zugtieren vorläufig noch nicht möglich. Bevor die im Gange befindlichen Immunisierungsversuche der Zugtiere gegen verschiedene Krankheiten, die ihre Verwendung heute noch unmöglich machen, nicht abgeschlossen sind, ist an eine Einführung eines ausgedehnten Wagenverkehrs mit Hilfe von Zugtieren nicht zu denken. Die Benutzung von Handwagen kann hier und da Nutzen bringen, ist aber doch nur als erster Anfang einer Besserung anzusehen. Dagegen dürfte Kraftwagenverkehr voraussichtlich da eine größere Bedeutung erlangen, wo er erheblich billiger einzurichten ist als Kleinbahnen.

Für die Hauptverkehrslinien einer Kolonie kann aber heute einzig und allein die Bahn in Frage kommen. Graf Gözen hat in bezug auf Deutsch-Ostafrika im Frühjahr 1903 gesagt: „Es gibt für das Land nur zwei Möglichkeiten. Die erste besteht im Verzicht auf jeden Fortschritt, die andere ist die Aufschließung des Landes durch Bahnen.“

Bahnen müssen gebaut werden, wo der Verkehr Schnelligkeit, Stetigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit fordert. Vorbedingung für ihren Bau ist, daß entweder ein Land bereits so viel Handelswerte besitzt, daß ein Bahnbau zu ihrer Sammlung lohnt — Ausbeutungsbahn —, oder daß mit Sicherheit reiche Bodenschätze oder Produktionskräfte nachzuweisen sind, deren vorteilhafte Nutzbarmachung nur durch eine Bahn bewirkt werden kann — Erschließungsbahn — Pionierbahn.

Keine Ausbeutungsbahnen kommen in unseren Kolonien leider nirgend in Frage, wohl aber handelt es sich für uns überall darum, schnell ins Innere einzudringen, um die dort vorhandenen Mineralschätze zu heben oder die schlummernden Kräfte des Bodens zu wecken. Eine eingehende Erörterung der

Frage, wie und von wem solche Erschließungsbahnen gebaut werden sollen, würde mich hier zu weit führen. Ich will nur erwähnen, daß die vom belgischen Oberst Thys geprägte Bezeichnung „sentier de fer“, — Eisenpfad —, die Eigenschaften andeutet, welche eine Pionierbahn haben soll.

Ob die Landesregierung Bahnen selbst baut, oder das Privatkapital dazu heranzieht, muß im einzelnen Falle entschieden werden. Im allgemeinen baut der Staat teurer und langsamer als der Privatunternehmer. Da Kolonialbahnen in den seltensten Fällen auf einen schnellen Ertrag rechnen können, scheint nach den bisherigen Erfahrungen anderer Nationen die Ausführung des Bahnbaues durch Privatunternehmer unter Gewährung von Zinsgarantien und Landkonzessionen von Seiten der Landesregierung der gangbarste Weg zu sein. Für die Aufnahme von kolonialen Anleihen zum Zwecke eines Bahnbaues hat man sich bei uns noch nicht erwärmen können, obwohl manches dafür spricht. Die Landesregierung muß sich aber bei solchen Konzessionen einer allzu fiskalischen Behandlung der Bodenfrage enthalten.

Vorherige Ertragsberechnungen haben, wie angedeutet, im allgemeinen sehr geringen Wert. Ist doch auch die Rentabilität der Bahnen bei uns in Deutschland insofern eine künstliche, als sie auf dem Verzicht einer Verzinsung der für Zufuhrstraßen, Brücken zc. aufgewandten Kapitalien beruht.

Eine Frage, deren richtige Lösung beim Bau kolonialer Bahnen die größte Schwierigkeit bereitet, ist die Tarifffrage. Von ihrer richtigen Lösung hängt zum großen Teil die Schnelligkeit der wirtschaftlichen Entwicklung des von der Bahn durchschnittenen Landes ab, wenn die sonstigen Vorbedingungen für den Bahnbau erfüllt sind. Auf ihre Regelung muß sich die Landesregierung auf alle Fälle einen maßgebenden Einfluß von vornherein sichern.

Wenn ich behaupte, daß Bahnen das wichtigste Verkehrsmittel für unsere Kolonien sind und deshalb verlange, daß ihr Bau und ihre Ausdehnung auf jede Weise gefördert werden sollen, so darf doch nicht außer Acht gelassen werden, daß sie allein das Allheilmittel nicht sind, um unsere Kolonien schneller vorwärts zu bringen. Erst im Zusammenhange mit einem Netze brauchbarer Zufuhrwege mit guten Verkehrsmitteln und geeigneten Hafenanlagen und Einrichtungen können Bahnen voll zur Geltung kommen. Aber auch dann darf man von ihnen nicht erwarten, „daß sie ein mit Produkten und latenten Produktionskräften versehenes Neuland alsbald auf eine hohe

Stufe der Entwicklung der Kultur zu bringen“ vermögen. Dazu gehört Zeit.

Wir Deutschen müssen von den Engländern lernen, in Fragen kolonialer Entwicklung nicht gleich ungeduldig zu werden, wenn Erfolge nicht so schnell, als anfänglich erwartet oder berechnet, eintreten. Gut Ding will auch hier Weile haben.

Eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung der Kolonien — und damit auch eine großzügige Verkehrspolitik — hat natürlich zur Voraussetzung, daß die natürlichen Grundlagen für solche gedeihliche Entwicklung vorhanden sind.

Diese natürlichen Grundlagen sind aber in allen unseren Kolonien — in verschiedener Weise — mehr oder weniger vorhanden und wenn es noch bessere Gebiete auf der Erde giebt, als unsere Kolonien, so schließt dies doch keineswegs aus, daß wir über weite Gebiete verfügen, mit denen wir recht zufrieden sein können. Daß dies noch in so weiten Kreisen unbekannt ist oder bestritten wird, liegt lediglich daran, daß das Interesse für unsere Kolonien bei Vielen noch so gering ist, die Schriften, aus denen Belehrung über sie geschöpft werden könnte, nicht genügend gelesen werden und besonders so wenig Leute sich die Kolonien selbst einmal ansehen. Besonders für solche, die ohne dort gewesen zu sein, darüber reden und schreiben, wäre das sehr am Platze. — Stünde es hiermit besser, so wäre auch das Bild, das die Verkehrseinrichtungen unserer Kolonien bieten, in mancher Beziehung wahrscheinlich viel erfreulicher, als es sich uns heute darstellt.

Ein kurzer Ueberblick über das, was an Verkehrseinrichtungen in unseren Kolonien vorhanden ist, wird dies bestätigen.

Die Verbindungen der meisten unserer Kolonien mit dem Mutterlande sind deutsch und im allgemeinen befriedigend.

Die deutsche Ostafrika-Linie unterhält einen 14tägigen Reichspost-Dampferdienst nach und von Deutsch-Ostafrika. Die Dampfer haben sich von Jahr zu Jahr gebessert. Die neuen Doppelschraubendampfer können selbst verwöhnte Passagiere in jeder Beziehung befriedigen. Der Frachttarif der Linie ist allerdings von jeher und auch noch heute vielen Angriffen ausgesetzt. Eine Untersuchung der Berechtigung oder Nichtberechtigung dieser Angriffe würde hier zu weit führen. Es kann nur darauf hingewiesen werden, daß die Linie keinerlei Konkurrenz hat. Die Ausfuhr der Kolonie allein aber können auch vorläufig noch event. Konkurrenten kaum ermutigen. Die Hauptrückfrachten erhält die Linie immer noch aus nicht deutschen

Gebieten und ohne eine erhebliche Reichssubvention wäre die Einrichtung und der Ausbau der Linie wahrscheinlich überhaupt unterblieben.

Unsere westafrikanischen Kolonien werden durch mehrere Dampferlinien der fast ganz Westafrika versorgenden Woermann-Linie mit Hamburg verbunden. Je einmal im Monat aus- und heimgehend fährt die Kamerun-Hauptlinie nach Kamerun, die Togo-Hauptlinie nach Togo und Kamerun und die Swakopmund-Hauptlinie nach Swakopmund. Ferner berührt die Goldküsten-Linie einmal im Monat Togo und die Swakopmund-Linie II einmal im Monat Swakopmund. Ein besonderer Dampfer stellt außerdem einmal im Monat die Verbindung zwischen Kapstadt und Swakopmund her, Kamerun ist daneben durch die englische Elder Dempster & Co.-Linie zu erreichen, die dreiwöchentlich von Hamburg nach Liverpool und 14-tägig von Liverpool nach Kamerun fährt.

Den Verkehr mit unseren ostasiatischen und australischen Kolonien vermitteln Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd und Frachtdampfer der Hamburg-Amerikalinie 14-tägig abwechselnd von Hamburg und Bremen bis Shanghai. Dampfer der Reederei Jebsen schaffen im Anschluß an diese Dampfer die Verbindung mit Kiautschau. Einmal im Monat verbindet der Norddeutsche Lloyd Bremerhaven mit Sydney und die Austral-Japanlinie Sydney mit Simpson-Hafen, Friedrich-Wilhelms-Hafen und Hongkong. Der Postdampfer Germania der Jaluit-Gesellschaft fährt viermal im Jahre zwischen Hongkong, den Mariannen-, Karolinen-, Marshall-Inseln und Sydney.

Nur Samoa ist ganz auf fremde Dampfer angewiesen. Pago-Pago auf Tutuila (amerikanisch) hat dreiwöchentliche Verbindung mit San Francisco und Apia (Deutsch-Samoa) erreicht man mittelst Dampfern, welche von Pago-Pago nach Queens-town laufen.

Deutsche Kabelverbindungen mit unseren Kolonien haben wir überhaupt nicht!

Togo ist durch Landtelegraphenlinie mit Kotonou (franz. Dahomey) und Akra (engl.) an die Seekabel der African Direct Telegraph Company und französische Staatskabel angeschlossen. Von Duala in Kamerun führt ein von der deutschen Regierung gemietetes Seekabel der African Direct Telegraph Company nach Bonny und schließt hier an das sonstige westafrikanische Kabelnetz der genannten Gesellschaft an. Deutsch-Südwestafrika wird von Swakopmund aus durch eine ebenfalls von der deutschen

Regierung gemietete Kabelabzweigung mit dem Kabel Mossamedes Kapstadt der Eastern and South African Telegraph Company an das englische Kabelnetz angeschlossen. In Deutsch-Ostafrika geht von Dar-es-Salaam über Bagamoyo ein ebenfalls gemietetes Kabel nach Zanzibar zum Anschluß an die anderen Kabel der Eastern and South African Telegraph Company. Zwischen Tsingtau und Shanghai (auch zwischen Tsingtau und Tschifu) besitzt das deutsche Reich ein eigenes Kabel, welches seiner Zeit während der Boyerunruhen gelegt worden ist. Von Shanghai geht das Kabel der Deutsch-Niederländischen-Kabelgesellschaft über Japan einerseits nach Guam und weiter über das amerikanische Pacifickabel nach Amerika, von wo aus durch die Kabel der Deutsch-Atlantischen-Telegraphengesellschaft Verbindung mit Deutschland besteht, andererseits nach Menado auf Celebes, von wo aus das niederländische Staatskabel- und Landliniennetz die Verbindung mit den Kabeln der Eastern Telegraph Company über Britisch-Indien vermittelt.

Die übrigen deutschen Kolonien besitzen noch keinen Anschluß an das Welttelegraphennetz.

Die Betonung und Befestigung der Küsten ist in den meisten unserer Kolonien gut. Auch für die Häfen ist, so weit solche existieren, manches getan. In Tanga, Da-es-Salaam, Victoria, Lome und Simpsonhafen erleichtern Landungsbrücken den an manchen dieser Orte früher äußerst beschwerlichen Verkehr mit dem Lande. Aber noch in keinem Hafen kann ein Dampfer direkt an einem Pier oder Quai anlegen. In Dar-es-Salaam besteht eine Schiffsreparaturwerkstätte, in welcher auch größere Reparaturen vorgenommen werden können und welche noch erheblich größeren Nutzen haben könnte, wenn das vorhandene Schwimmdock — nicht ganz erheblich zu klein wäre. Es vermag nur ganz kleine Dampfer aufzunehmen. Alle größeren Dampfer sind auf englische Docks in Südafrika angewiesen. Auch in Duala in Kamerun hat die Woermannlinie im Herbst 1904 ein Schwimmdock angelegt, welches Schiffe bis zu 1200 Tonnen aufnehmen kann, also auch für größere Schiffe ungeeignet ist. Von den Hafens- u. Einrichtungen in Tsingtau, die in jeder Beziehung die in den anderen Kolonien übertreffen, kann ich hier absehen, da Kiautschau nicht als Kolonie in dem Sinne wie unsere anderen Kolonien angesehen werden kann.

Die Küstenverbindungen lassen, vielleicht abgesehen von Deutsch-Ostafrika, in allen Kolonien noch recht viel zu wünschen übrig.

Die Verkehrseinrichtungen innerhalb der Kolonien können überall nur als Anfänge bezeichnet werden. Daß von

den verschiedenen Gouverneuren und Bezirksamtännern große Anstrengungen gemacht worden sind, die Wegeverhältnisse zu verbessern, muß anerkannt werden, auch die Eingeborenen haben sich meist willig an diesen Verbesserungen beteiligt und aus den Negerpfaden, welche das Land in allen Richtungen durchzogen, breitere Wege gemacht. Da aber überall die Mittel so beschränkt waren, daß wirkliche Wegebauten, d. h. Wegebefestigungen nur in ganz geringem Umfange vorgenommen werden konnten, können die Wege auch nur ausnahmsweise als Fahrwege benutzt werden. Als Graf Göken in Deutsch-Ostafrika die Ausführung eines größeren Wegebauplanes in der Kolonie in Angriff nehmen wollte, strich der Reichstag sogleich $\frac{2}{3}$ der geforderten ersten Rate. Dergleichen wirkt nicht sehr ermutigend! Auch um die Gelder für die Fortsetzung der so dringenden Immunisierungsarbeiten von Zugtieren gegen Surra und Terasfieber mußte Graf Göken bei der Deutschen Kolonialgesellschaft bitten kommen, weil die Mittel von Reichswegen nicht gegeben werden sollten. Von einem Fahrverkehr kann also noch nirgends in unseren Tropenkolonien gesprochen werden. In Deutsch-Südwestafrika bestand zwar der in Südafrika allgemein übliche Ochsenwagen- und Karrenverkehr. Bei der Bekämpfung des Aufstandes hat sich aber gezeigt, wie wenig wert er im allgemeinen ist und die Millionen, welche er verschlungen hat, hätten wirtschaftlicher angelegt werden können.

Abgesehen von den höchst lobenswerten Versuchen des Leutnants Troost mit Kraftwagen in Südwestafrika (Troost war es auch, der auf eigene Rechnung die erste Dampfverbindung zwischen Deutsch-Südwestafrika und Kapstadt herstellte) sind noch nirgends Kraftwagen in unseren Kolonien im Gebrauche.

Überall hieß und heißt es: „Es fehlt an Mitteln“. Auch im letzten Jahresbericht der Regierung über die Entwicklung der Schutzgebiete lesen wir das an verschiedenen Stellen.

Am kümmerlichsten war es mit der Entwicklung des Bahnbauwes bestellt! Die Kämpfe der Regierung und weitblickender Kolonialpolitiker um Bahnen mit der Opposition im Reichstage, bei welcher zumeist das Zentrum den Ausschlag gab, die ewigen Ablehnungen oder Verzögerungen bilden sicherlich das traurigste Kapitel in unserer ohnehin nicht sehr lichtblickreichen Kolonialgeschichte. Die Einzelheiten können hier natürlich nicht verfolgt werden, aber das Endresultat, d. h. der heutige Bestand an Bahnen in unseren Kolonien zeigt dies deutlich. Während England unsere Kolonie Deutsch-Ostafrika im Norden durch die Ugandabahn umfaßt hat und im Süden den Verkehr durch die

Shirebahn abzulenken sich bemüht und der Kongostaat sein Verkehrsweisen in geradezu mustergiltiger Weise entwickelt hat, haben wir in Deutsch-Ostafrika die Usambarabahn nach vielen Jahren auf glücklich 128 km gebracht. Endlich ist es der Regierung gelungen, auch für die Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro — den traurigen Ueberrest der seiner Zeit geplanten „Zentralbahn“ — eine Zinsgarantie vom Reichstage zu erlangen. Die Bahn ist im Bau und 80 km werden demnächst im Verkehr sein. In Südwestafrika bestand die 390 km lange Militärbahn Swakopmund-Windhuck, deren Unzulänglichkeit der jetzige Zustand dargetan hat. Erfreuliche Fortschritte macht dagegen die Ottavibahn. Im Mai 1905 hat die Bahn über Onguati den geplanten Anschluß an die Regierungsbahn in Karibib erreicht und im August 1905 war sie bis Omaruru — 236 km — im Betriebe. Tsumeb auf 570 km soll sie Anfang 1907 erreichen.

Kamerun besitzt bisher nur eine kleine Plantagenbahn, welche von der Gesellschaft Victoria gebaut wird. Die längst erforderliche Erschließungsbahn über den Urwaldgürtel hinaus soll jetzt erst begonnen werden. In Togo existiert die kleine 45 km lange Küstenbahn von Lome nach Aneho. Die Erschließungsbahn von Lome nach Palime, welche dem Reichstage auch mühsam abgerungen werden mußte, ist jetzt im Bau. Das ist also im ganzen recht wenig, aber nachdem im Reichstage endlich das Interesse für unsere Kolonien und ihre Lebensbedürfnisse erwacht zu sein scheint, muß man die Hoffnung nicht aufgeben, daß sich aus diesen Anfängen doch mit der Zeit noch etwas Brauchbares entwickeln wird.

Wasserverbindungen im Innern unserer Kolonien haben wir lediglich auf den großen zentralafrikanischen Seen, aber auch hier sind uns die Engländer meist überlegen. Den Verkehr auf dem Victoria Nyanza beherrscht die Ugandabahn mit ihren beiden größeren Dampfern „Sybil“ und „Winfred“, denen binnen kurzem ein dritter an die Seite treten wird, so daß regelmäßige zehntägige Rundfahrten um den ganzen See stattfinden werden. Wir haben dort nur eine kleine Aluminiumpinasse und einige Boote! Auf dem Tanganyikasee schwimmt der Gouvernementsdampfer „Hedwig von Wisßmann“ neben dem Dampfer „Good news“ des Comité special du Katanga und dem „Cecil Rhodes“ der Tanganyika Concession. Auf dem Nyassa ist unser Dampfer „Hermann von Wisßmann“ der „Queen Victoria“ der African Lakes Cp. überlegen. Am Verkehr von der Küste des Indischen Ozeans den Zambezi

und Shire hinauf zum Nyassa sind wir indes nur zum geringsten Maße beteiligt. Ein Heckrad-Dampfer der firma E. Deuß & Co. fährt von Chinde nach Chiromo. Dagegen versehen 4 Dampfer der African International Flotilla and Transport Company Ltd. und 8 Dampfer der African Lakes Company den Dienst zwischen Chinde und Fort Johnston. 5 Dampfer der British Central Africa Cp. fahren schließlich zwischen Chinde und Chiromo.

Daß Post- und Telegraphen-Einrichtungen in unseren Kolonien auf der Höhe stehen, sei zum Schlusse nur kurz bemerkt. Bei dieser Verwaltung, die die einzelnen Kolonialetats nicht belastet, ist man gutes funktionieren bereits so gewöhnt, daß man gar nicht daran denkt, daß es auch anders sein könnte. Auch sie hat allerdings die Ungnade des Reichstages bereits einmal spüren müssen, indem ihr die Fortführung des Telegraphen bis zum Tanganyika gestrichen worden ist.

. Köln, im Februar 1906.



Eingeborenenpolitik.

Von Dr. Wilhelm Arning - Hannover.

Es ist kaum möglich, sich eine Eingeborenenpolitik vorzustellen, die auf sämtliche Kolonien paßt; dazu sind die Verhältnisse der einzelnen Gebiete viel zu verschieden. Im folgenden soll versucht werden, Grundzüge einer Eingeborenenpolitik zu geben, wie man eine solche sich in Ostafrika, dem dichtest bevölkerten unserer Schutzgebiete, vorzustellen hat. Ihre Richtlinien treffen auch für die übrigen Kolonien zu, aber die Uebertragung der Einzelheiten hat nach Maßgabe der jeweiligen Verhältnisse zu erfolgen.

Jede Eingeborenenpolitik muß von dem Grundgedanken ausgehen, daß wir auf speergewonnenem Grund und Boden stehen unter einer Bevölkerung, die von uns in Sitten und Gebräuchen, in Art und Weise vollständig verschieden ist. Römer und Kelten, Franken und Keltoromanen konnten schließlich nach langen harten Kämpfen mit einander leben und in einander aufgehen. Weiß und schwarz wird sich nie mit einander vertragen, sondern wir werden immer in der Lage sein müssen, unsere Herrschaft durch die Waffen zu stützen, um so nachdrücklicher, je mehr wir, was unvermeidbar ist, die Bevölkerung zu bewußter Bildung emporheben.

Die Aufstände der letzten Zeit müssen uns gelehrt haben, daß wir nur durch eine starke Schutztruppe und durch geschickteste Anwendung des *devide et impera* unsere Stellung wahren können. Die Truppe muß nicht allein so zahlreich sein, daß sie jeder Schwierigkeit Herr werden kann, sondern so achtungsgebietend, daß den Eingeborenen Aufstandsgedanken überhaupt nicht in den Sinn kommen können. Ein bestimmtes Stärkeverhältnis anzugeben, ist selbstverständlich nicht möglich, da in einigen Jahren andere Erfordernisse gestellt werden können, als es heute oder morgen der Fall ist. Unbedingt aber muß Polizei- und Feldtruppe durchaus von einander getrennt gehalten werden. Die Polizei ist darauf angewiesen, intimer mit der Bevölkerung zu leben, wenn sie ihrer Aufgabe gerecht werden soll, und schon Mommsen sagt bei der Schilderung der Zustände in Syrien während der ersten Kaiserzeit: „Wo der stehenden Truppe neben ihrer nächsten Bestimmung noch die Aufgabe der Polizei zufällt, wirkt dies an sich demoralisierend, und nur zu oft wird, wo sie

unruhige Massen in Zucht halten soll, ihre eigene Disziplin dadurch untergraben.“ Das ist eine alte Erfahrung, die heute in Afrika ebenso wahr ist, wie sie es vor 1800 Jahren in Syrien war.

Sicher ist es, daß die Stärke der ostafrikanischen Schutztruppe und Polizei bislang nicht ihrer Aufgabe entsprach und es ist zu fürchten, daß auch ihre beantragte Vermehrung auf insgesamt rund 4000 Mann noch nicht genügen wird; denn der Etat von 1906, der diese fordert, sieht zugleich die Bildung von drei Vasallensultanaten in der Nordwestecke des Schutzgebietes vor, die von drei Residenten beaufsichtigt werden sollen. Diese Absicht widerspricht vollständig dem Grundsatz des *devide et impera*. Man richtet diese Residentschaften ein, weil man Soldaten sparen will; der Resident wird also nur dann Ordnung schaffen und erhalten können, wenn er die Stellung des Oberhäuptlings stärkt und zu einer überwältigenden gegenüber den Unterhäuptlingen macht. Dadurch wird das geschaffen, was bisher nicht vorhanden ist, nämlich eine festgefügte Organisation, die sich ihrer Stärke uns gegenüber bald bewußt werden wird, zumal diese Sultanate an einer Grenze liegen, von der aus man sicher versuchen wird, uns bei internationalen Verwicklungen Schwierigkeiten zu schaffen. Diejenigen, welche diesen Vorschlag dem Reichstage unterbreiten, sind sich dessen nicht bewußt, daß sie in einem eroberten Lande stehen, und haben auch aus der allerjüngsten Vergangenheit nichts gelernt: Samuel Maherrero und Witboi waren nichts anderes als Vasallensultane, wenn sie auch ohne eine besondere Residentschaft hochgepäppelt wurden; wie sie dem Gouvernement dafür gedankt haben, ist bekannt. In Ostafrika selbst zeigt der augenblickliche Aufstand*) in dem gegensätzlichen Verhalten der Wahehe und Wangoni, wie wir verfahren sollen. Jene wurden in langjährigem Kriege niedergekämpft, ihr staatlicher Zusammenhang ward zerstört, die alte Herrschaft unter eine Anzahl kleiner Häuptlinge aufgeteilt: Sie sind treu geblieben. Die Wangoni unterwarfen sich ohne Schwierigkeiten und ihr Oberhäuptling blieb unangetastet in seiner Stellung; diese wurde, da man sie einmal bestehen ließ, durch die Anlage einer Militärstation naturgemäß gestärkt. Es trat das ein, was jene beabsichtigten Residentschaften sicher hervorrufen werden: Der durch seine Machtstellung verblendete Oberhäuptling nahm die erste Gelegenheit wahr, sein Kraftbewußtsein im Aufstand zu erproben. Wer aus diesen Tatsachen nicht lernen will, kann überhaupt nicht lernen. Es ist kaum angängig, jene stark be-

*) Geschrieben im April 1906.

völkerte Nordwestecke unseres ostafrikanischen Schutzgebietes ohne jede Beeinflussung zu lassen, weil sonst unsere Nachbarn sicher über die Grenze greifen werden; aber notwendig ist es, nicht mit halben Maßregeln eine scheinbare Oberhoheit auszuüben, sondern nur rücksichtslose Niederwerfung und Teilung kann uns vor zukünftigen Schwierigkeiten bewahren. Reichen 4000 Askari nicht aus, das ganze Schutzgebiet wirklich zu unterwerfen, so möge man 5 oder 6000 verlangen. Nach den Lehren der letzten beiden Jahre würde sie der Reichstag sicher bewilligen; das Nichtfordern ist eine Unterlassungssünde, die in naher Zukunft sich bitter rächen wird.

Mindestens die Hälfte der Truppe muß aus naheliegenden Gründen aus durchaus landesfremden Söldlingen bestehen, die keinerlei Beziehungen zu den ostafrikanischen Stämmen haben. Die Anwerbung von Sudanesen wird in Zukunft in größerem Maßstabe kaum noch möglich sein; wir müssen daher auf die Quellen zurückgreifen, die für uns nie versiegen können, indem wir zwischen den einzelnen Kolonialgebieten austauschen: Kameruner sollten in Ostafrika, Ostafrikaner in Kamerun verwandt werden.

In dem Sinne der sichern Beherrschung des Landes gehört auch die Verkehrspolitik in den Rahmen dieser Betrachtung. Gegenüber einem auch nur einigermaßen allgemeinen Aufstande der auf 7—10 Millionen zu schätzenden Bevölkerung Deutsch-Ostafrikas genügt auch eine Truppenmacht von 4000 bis 6000 Mann durchaus nicht, wenn der Oberbefehl nicht imstande ist, schnell an einzelnen bedrohten Punkten eine genügende Anzahl von Soldaten zu sammeln. Deswegen müssen notwendigerweise mehrere Eisenbahnlinien gebaut werden, die das gesamte Gebiet durchschneiden und insbesondere die dichtbevölkerten Gegenden berühren. Damit hat der Ausbau eines fahrbaren Wegenetzes Hand in Hand zu gehen; dauerhafte Brücken und brauchbare Fährten müssen geschaffen und militärisch besetzt werden, damit wir nicht wiederum Zustände erleben, wie in dem augenblicklichen Aufstande: Die militärischen Bewegungen wurden monatelang gehemmt, weil es unmöglich war, einzelne Flüsse zu überschreiten, und die Station Mahenge befand sich aus diesem Grunde in nicht geringer Gefahr.

Sind solche Verkehrswege vorhanden, so kann man mit einer verhältnismäßig geringeren Anzahl von Soldaten auskommen und auf diese Weise an Ausgaben sparen, denn die infolge der von uns geschaffenen friedlichen Zustände stark wachsende Bevölkerung würde dauernd auch eine Erhöhung der militärischen Machtmittel erfordern. Wir machen daher vom

volkswirtschaftlichen Standpunkte aus nicht nur ein doppeltes, sondern ein vielfaches Geschäft, wenn wir Bahnen bauen. Die Verkehrswege ersparen uns Millionen an unproduktiven Ausgaben für Militär; diese jährlichen Millionen stellen ein so bedeutendes Kapital dar, daß dafür Bahnen gebaut werden können; diese heben wiederum die wirtschaftliche Entwicklung und damit die Ertragsfähigkeit der Kolonie. Sie haben aber auch noch einen andern ungeheueren Vorteil: sie machen die Besiedelung der gesunden Hochländer in weitestem Umfange möglich, denn ich bin im Gegensatz zu Herrn Moritz Schanz*) der Ansicht, daß eine Masseneinwanderung dorthin sehr wohl stattfinden kann.

Eine durch Eisenbahnen unterstützte energische Siedelungspolitik ist das sicherste Mittel, ohne großen Kostenaufwand Frieden im Lande zu halten. Die wachsende Anzahl der dauernd angesiedelten Weißen wird, auch ohne daß sie zu den Waffen greifen müssen, auf die Eingeborenen von wohlthätiger Wirkung sein.

Durch die Ansiedelung könnte es zu einer Beeinträchtigung des schwarzen Elementes kommen; das läßt sich vielleicht nicht völlig vermeiden, aber Grundsatz muß es sein, daß da, wo der weiße Mann arbeiten und leben kann, der schwarze ihm weichen muß. In absehbarer Zeit jedoch wird es zu dieser Verdrängung nicht kommen, denn die zunächst in Betracht kommenden weiten Hochlande im Südwesten Ostafrikas sind ganz ungewöhnlich schwach bevölkert; ein Zuzug von Schwarzen aus den Tiefländern ist nicht zu befürchten, da sie die Kälte der Höhen außerordentlich scheuen. Sollte aber im Laufe der Menschenalter der Raum für die Weißen in den ihnen zuträglichen Gebieten zu eng werden, so bleibt für die Farbigen noch unendlich viel Land zur Verfügung, das ihrer Entwicklung durchaus zusagt. Der Boden Ostafrikas ist im Durchschnitt fruchtbarer als der Deutschlands, und an Wasser fehlt es nicht. Da die Kolonie etwa die doppelte Größe Deutschlands hat, so kann man leicht berechnen, welche gewaltige Menge farbiger Menschen sie beherbergen und ernähren kann. Eine Landfrage braucht also im Interesse der Eingeborenen nicht aufgeworfen zu werden, da nur ein sehr beschränkter Teil des vorhandenen fruchtbaren Landes wirklich nötig ist, um die vorhandene und zukünftige Bevölkerung in anständiger, ja glänzender Weise zu erhalten.

Diese große stark wachsende eingeborene Bevölkerung der Kolonie ist nicht ihr geringster Reichtum, denn sie leistet die

*) Siehe Artikel No. II. „Der wirtschaftliche Wert unserer Kolonien.“

Gewähr, daß bei richtiger Behandlung es nie an Händen fehlen wird, welche in diesen Gebieten arbeits- und leistungsfähig sind. Unsere Sache ist es, den Eingeborenen zur Arbeit zu erziehen und ihn in der Arbeit leistungsfähig zu machen.

Von vornherein muß man der weitverbreiteten Anschauung entgegen treten, daß der Schwarze durch die Bank ein fauler Geselle sei. Das ist keineswegs der Fall. Wohl lungert in den Küstenplätzen und großen Orten viel arbeitscheues Gefindel umher; unter gleichen Verhältnissen gibt es aber auch in Europa gar viele, die sich Gelegenheitsarbeiter nennen, weil sie jede Gelegenheit wahrnehmen, um nicht zu arbeiten, und noch weniger arbeiten würden, wenn Wohnung, Kleidung und Heizung bei uns gerade so entbehrlich wären wie unter dem Aequator. Wer jedoch den Neger arbeiten sehen will, der kann ihn auch finden. Man denke nur an die Ubertausende von Wanjamwesti, die alljährlich die schweren Lasten schleppen, oder sehe sich so einen kümmerlichen Mmuera an, der nur den zehnten Teil seines bearbeiteten Feldes abernten kann, weil $\frac{9}{10}$ von den Wildschweinen zerstört sind; da muß man dieses Urteil in der üblich behaupteten Allgemeinheit zurückweisen.

Wohl kann man behaupten, daß der Schwarze nicht in unserm europäischen Sinne an Arbeit gewöhnt ist; die regelmäßige Stetigkeit geht ihm ab, da seine geringen Bedürfnisse bald gedeckt sind, und er nicht gelernt hat, an die Zukunft zu denken. Zu unserer Art von Arbeit kann und muß er erzogen werden.

Undenkbar ist es, zu diesem Zwecke in Deutsch-Ostafrika eine allgemeine Arbeitspflicht analog unserer Wehrpflicht einzuführen. Jedes Glied unserer staatlichen und kommunalen Verwaltungen, die ganze sorgfältige Organisation unseres Staatswesens, dienen nicht in letzter Linie der Durchführung der Wehrpflicht, und trotzdem können Härten und Ungerechtigkeiten dabei nicht vermieden werden. Unmöglich ist es, eine ähnliche Einrichtung — die allgemeine Arbeitspflicht — auf die rohen Verhältnisse der Kolonie zu übertragen. Der Versuch würde die gesamten Millionen der Bevölkerung gegen uns ohne weiteres in Waffen bringen. Hat doch schon die sehr mäßige Hüttensteuer, deren Eintreibung durchweg milde gehandhabt wurde, ganz bestimmt den Hauptanteil an den Ursachen des jetzigen Aufstandes gehabt, weil man glaubte, sie erheben zu können, ohne daß man den Steuerzahlern den Gerichtsvollzieher im Hintergrunde zeigte in der Gestalt einer allgegenwärtigen Truppe: freiwillig würde auch in Europa nur selten ein Mensch seine Abgaben bezahlen.

Wenn wir eine genügend starke Schutztruppe im Lande haben, aber auch nur dann können wir ohne Furcht vor künftigen Unruhen an der Steuer festhalten, und es muß geschehen, da sie das beste und einfachste Mittel ist, den Eingeborenen zur Arbeit zu erziehen. Es ist dagegen durchaus nicht notwendig, ja nicht einmal erwünscht, daß sie in barem Gelde entrichtet wird. Das Bestreben der einzelnen Bezirke ist gar zu sehr dahin gegangen, mit möglichst großen baren Summen prunken zu können, und die Fähigkeit der einzelnen Bezirkschefs wurde, wie es scheint, manchmal nach der Höhe der Geldeinnahmen abgeschätzt. Etwa die Hälfte dieser Einkünfte fallen den einzelnen Zivilbezirken zu und werden verwandt, ohne daß sie von dem allgemeinen Etat abhängig sind. Der hohe Wert dieser Einrichtung für die kulturelle Entwicklung der Bezirke ist gar nicht zu verkennen, aber der Hauptzweck — die Erziehung zur Arbeit — wurde über diesem Bestreben außer Acht gelassen. Das bare Geld ist in der Mehrzahl der Fälle nicht durch vermehrten Feldbau oder sonstige Arbeitsleistung erworben, sondern die Eingeborenen haben ihr Vieh zu Schleuderpreisen verkauft oder Raubbau in der Kautschuk- und Wachsgewinnung getrieben; beides aber ist keine eigentliche Arbeit, vielmehr eine Art Ferienvergnügen der Schwarzen, über das sie Feldbau und Erhaltung ihrer Hütten vernachlässigen. Da die Steuer aber eine dauernde zivilisatorische Wirkung haben soll, so muß in Zukunft dahin gewirkt werden, daß sie ihre Leistungen durch Felderzeugnisse oder anderweite wirkliche Arbeit beglichen. Zunächst werden die Einkünfte der Bezirke darunter leiden, aber im Laufe der Zeit wird sich dies Verfahren gut bezahlen, zumal die Kautschukvorräte der Urwälder und die wilden Bienenvölker nicht ganz lange mehr vorhalten werden.

Will man von der Bevölkerung größere Erträge und vor allem wertvollere Erzeugnisse der Feldarbeit im Interesse der Steuerpolitik hervorgebracht sehen, so ist zweierlei nötig: eine allmählich auszubildende tief eingreifende Verwaltungsorganisation und landwirtschaftliche Unterweisung der Eingeborenen. Die Anfänge der ersteren waren in einigen Bezirken bereits gemacht, indem man eine Anzahl der kleineren Dorfschulzen unter der Leitung eines vom Bezirk angestellten, wenn möglich stammesfremden Afiden zu einer Verwaltungsgruppe vereinigte. Diese farbigen Beamten sind gar nicht zu entbehren, weil nur ein Mensch der gleichen Hautfarbe fähig ist, die Listen und Schliche des Schwarzen bis in die Tiefe seiner Seele auszukennen; stammesfremd müssen sie sein, weil der etwa eingesetzte eigene

Stammesgenosse diese Kenntnis und Fähigkeit nie zugunsten der deutschen Verwaltung ausnutzen würde.

Die Erbitterung der Aufständischen gerade gegen diese farbigen Beamten beweist, daß man hier auf dem richtigen Wege war.

Unzweifelhaft sind allerdings auch sicher eine Anzahl ungerechter Verwalter unter diesen Afiden gewesen; da bei der Neuheit der Einrichtung nur eine sehr beschränkte Auswahl zu Gebote stand, und eine genügende Beaufsichtigung durch deutsche Beamte nicht durchgeführt werden konnte. Das wird sich ändern, wenn die Zahl der Wirtschaftsinspektoren vermehrt wird. Es ist erstaunlich zu beobachten, welch' günstigen Einfluß ein tüchtiger Angestellter dieser Art auf die Eingeborenen seines Geschäftskreises ausübt in bezug auf ihre wirtschaftliche und zivilisatorische Hebung. Es genügt aber nicht, daß ein einziger derartiger Beamter in einem Bezirk tätig ist, der einen größeren Umfang hat als eine preußische Provinz, auch wenn er der unermüdlichste Mensch ist. Eine starke Vermehrung dieser Inspektoren ist ein dringendes Erfordernis für die zivilisatorische Entwicklung, sie wird sich wirtschaftlich gut bezahlt machen und zugleich eine energische Ueberwachung der farbigen Afiden ermöglichen.

Beide Beamtenkategorien aber, wenn sie in dieser Weise in inniger Verknüpfung mit einander verwandt werden, sind das beste Mittel, um die landwirtschaftliche Erzeugung zu heben und damit Werte für die Ausfuhr zu schaffen. Wir dürfen aber nicht dabei stehen bleiben, sondern wir müssen auch in anderer Weise daran denken, die Leistungsfähigkeit der eingeborenen Bevölkerung zu fördern, und das ist nur möglich, wenn wir auf die Ausbildung des einzelnen Individuums mehr als bisher Wert legen.

Bislang haben die meisten deutschen Bewohner eine außerordentliche Abneigung gegen eine solche bekundet; sie behaupten, daß der Neger dadurch faul, unbotmäßig und unzuverlässig werde und seine erworbenen Kenntnisse lediglich zum Schaden der Europäer verwende. Demgegenüber aber spricht unendlich viel dafür, daß eine elementare Ausbildung der Schwarzen von Nutzen, ja unumgänglich nötig ist, selbstverständlich darf ihre Einführung nicht überstürzt werden und nur da in größerem Umfang Platz greifen, wo unsere militärische Herrschaft über das Gebiet eine unerschütterlich feste ist. Heute ist der vereinzelte Neger, der sich einer höheren Bildung erfreut, geneigt, sich zu überheben; das wird wegfallen, sobald er in der großen Menge gleichgestellter Stammesgenossen verschwindet.

Die Ausbildung sollte sich auf eine einfache aber gute Elementarschulbildung beschränken, aber in weiterer Ausdehnung als bisher durchgeführt werden, wenn sie auch zunächst naturgemäß hauptsächlich auf das höher entwickelte Küstengebiet beschränkt bliebe. Hier ist ein solcher Unterricht durchaus nichts Neues, denn von jeher wurde von zahllosen farbigen Lehrern der Jugend die arabische Schrift und was dazu gehört, unter umfangreicher Benutzung des Stöckchens, eingebläut, und es gibt eine außerordentlich große Anzahl solcher Leute, die gut arabisch lesen und schreiben können. Ob sie diese Kunst immer zugunsten des Gouvernements verwandt haben, ist zu bezweifeln. Durch unseren bereits eingeführten und zu vergrößernden Unterricht wird also kein Novum geschaffen und keine besondere Gefahr heraufbeschworen. Wohl aber werden wir farbige erziehen, die im Dienste der Regierung verwandt werden können.

Aus diesen Schulen werden dann in genügender Anzahl die Akiden, Steuererheber und Dorfschreiber hervorgehen, ohne die wir das Land gar nicht verwalten können, wenn diese Verwaltung eine durchgreifende werden soll. Schon heute werden Eingeborene, die in den Gouvernements- und Kommunalschulen erzogen wurden, in den Schreibstuben der Bezirksämter, der Post und des Zolls verwandt. Der Bedarf an solchen Leuten wird steigen und die Kolonie wird sich glücklich schätzen, wenn sie in der Lage ist, in diesen Stellungen Landesangehörige verwenden zu können anstatt wie bisher zweifelhaftes Gesindel indischer Herkunft.

Dieses sind die Vorteile der Schule, die wir schon heute feststellen können. Aber selbst wenn augenblicklicher Nachteil zu befürchten wäre, wir müßten doch für die Weiterbildung sorgen. Nicht als bloßes Arbeitstier wird der Schwarze uns behülflich sein, den Wettbewerb des Weltmarktes zu bestreiten, sondern nur dann, wenn wir ihn durch Hebung seiner Bildung und Intelligenz allmählich zu einem wirklich brauchbaren Menschen erziehen, denn mit seiner Elementarschulbildung zugleich muß er in Handwerker- und Landwirtschaftsschulen, die gleichfalls in beschränktem Umfange bereits bestehen, praktisch für den Erwerb vorgebildet werden. Mit seiner Bildung werden seine Bedürfnisse steigen, die er decken kann, da der geistig entwickelte Arbeiter brauchbarer sein wird und darum mit Recht höher entlohnt werden kann. Auf diese Weise wird also auch die Aufnahmefähigkeit der Kolonie für unsere Einfuhr steigen.

Für die Uebermittlung dieser Bildung sind die Konfessionslosen Schulen des Gouvernements und der Bezirke gar nicht zu

entbehren. Die Mission möchte allerdings nur christlich konfessionelle Schulen bestehen lassen, am liebsten die Schule ganz der Mission unterstellt wissen. Demgegenüber muß daran festgehalten werden, daß alle Kreise der Bevölkerung dieser Ausbildung teilhaftig werden können.

Historische und politische Rücksichten verlangen es, daß man der Missionstätigkeit durchaus freie Hand läßt, aber es liegt keineswegs im allgemeinen Interesse, die ganze Bevölkerung unter die Mission zu zwingen. Im Gegenteil, es würde das in Zukunft eine außerordentliche Gefahr bedingen, da bei uns in Ostafrika im Laufe der Zeit der Aethiopismus ebensowenig ausbleiben wird wie im englischen Südafrika. Es liegt nicht im Rahmen dieser Betrachtung, die Entwicklung und den Stand der äthiopischen Bewegung klarzulegen. Es kann nur auf die Tatsache hingewiesen werden, daß sie im englischen Südafrika als einigendes Band sich um die bis dahin einander feindlichen Stämme geschlungen hat; das Schlagwort „Afrika den Afrikanern“ zieht, den weißen Herrschern drohend, weite und weitere Kreise und steht den Ansiedlern als drohendste Gefahr tagtäglich vor Augen, obwohl England seit dem Burenkriege noch immer eine gewaltige Menge Militär dort hält.

Nun gibt es in Englisch-Südafrika kaum 3 Millionen Schwarze, während wir in Deutsch-Ostafrika mit der dreifachen Menge zu rechnen haben. Man kann sich also ausdenken, wie die Lage werden kann, wenn die fortschreitende Missionierung einen großen Teil oder gar die Mehrheit der Eingeborenen dem Christentum gewonnen haben wird, und diese, wie unausbleiblich, von einer äthiopischen Bewegung erfaßt sind.

Hierin liegt eine unendliche Gefahr.

Man möge es der Mission anheimgeben, mit geistigen und geistlichen Waffen den Islam zu bekämpfen, aber ihr keine zwangsweise Unterstützung zuteil werden lassen, die sie durch die Ausmalung der mohamedanischen Gefahr zu erreichen sucht.

Diese ist nicht so groß, wie man es von jener Seite erscheinen lassen möchte.

Der vom Islam begünstigten Vielehe wird ein Einfluß der Entsittlichung zugeschrieben. Wenn man sie in Europa einführen wollte, so würde dieses allerdings der Fall sein. Bei den meisten Stämmen Ostafrikas aber ist eine schrankenlose Vielehe im Gebrauch, die in den tiefstehenden Sittenanschauungen und in den wirtschaftlichen Verhältnissen fast unausrottbar wurzelt. Die strenge Vorschrift des Islam, wenn sie befolgt wird, ist demgegenüber eine wohlthuende Beschränkung. Das Verbot des

Alkoholgenusses ist für die in dieser Beziehung zügellose Bevölkerung von gar nicht zu unterschätzendem Werte, und wer ehrlich sein will, muß zugestehen, daß da, wo die Araber festen Fuß gefaßt hatten, ein unverkennbarer Fortschritt in äußerlicher Zivilisation vorhanden ist.

Diese kulturelle Hebung ist selbstverständlich nur eine verhältnismäßige und es ist durchaus nicht etwa angebracht, dieserhalb die Verbreitung des Islam zu begünstigen. Nur sine ira et studio möge man auch ihn betrachten, denn wir sind schon heute bis zu einem nicht geringen Grade auf ihn angewiesen: Die Schutztruppe, durch die wir das Land eroberten und mit der wir das eroberte festhalten müssen, besteht in ihren besten Teilen aus Mohamedanern, der Rest ist heidnisch; das Christentum ist kaum vertreten. In einer ferneren Zukunft aber wird der islamitische Teil der Landesbevölkerung ein vorzügliches Gegengewicht gegen den Aethiopismus sein, wie dieser seinerseits gegen den Mohamedanismus ausgespielt werden kann. Wir sollten dafür sorgen, daß diese Möglichkeit, das *devide et impera* anzuwenden, uns nie verloren geht, denn wir werden sie bitter nötig haben.

Mit dem Voranschreiten der wirtschaftlichen und zivilisatorischen Hebung der farbigen Bevölkerung wird die Ausbildung eines Rechtes für die Eingeborenen immer mehr unumgänglich nötig werden. Gänzlich falsch wäre es, solch ein Recht von Amtswegen plötzlich dekretieren zu wollen. Nur ganz allmählich kann ein solches sich aus der Praxis heraus entwickeln dadurch, daß der geschulte Jurist, der frei ist von dem Buchstabenglauben an das Gesetz, unsere heimischen Gesetzesvorschriften mit den Sitten und Gebräuchen jener fernen Welt in Einklang zu bringen versucht. Im allgemeinen strebt die Rechtsprechung in den Kolonien verständigerweise schon heute diesem Ziele zu, wie sich das in Ostafrika z. B. zeigt in der vorsichtigen und billigen Art, in der man die noch vorhandene Hausflaverei beseitigt.

Mancherlei bliebe noch zu sagen über die Eingeborenenpolitik; man kann ganze Bücher darüber schreiben, aber ich hoffe, daß ich eine Reihe von besonders wichtigen Punkten entsprechend dem beschränkten Raume berühren konnte, und dem einen oder anderen dadurch die Anregung gegeben haben kann, sich damit zu beschäftigen, weiter zu bauen und neues hinzuzufügen.

Bei einer richtigen und energischen Eingeborenenpolitik würde uns manche bittere Erfahrung der letzten Jahre erspart

worden sein. Vielleicht ist es gut gewesen, daß diese Aufstände uns aus unserer Vertrauensseligkeit aufgerüttelt haben und uns nunmehr — hoffentlich — auf die richtigen Bahnen leiten werden, sodaß in Zukunft unsere Kolonien sich in der Ruhe und Sicherheit entwickeln können, die notwendig ist, wenn wir Nutzen und Vorteil aus ihnen ziehen wollen.



Koloniale Verwaltungsorganisation.

Von f. Oloff-Bremen.*)

Indem ich mich anschicke, diesen Artikel über koloniale Verwaltungsorganisation zu schreiben, fällt mir das Wort ein, das Graf Tattenbach bei Gelegenheit der Marokkokonferenz gesprochen haben soll, nämlich, daß die Arbeiten der Konferenz weit besser gefördert worden wären, wenn nicht die Presse aller beteiligten Länder so unendlich viel in den Gang der Verhandlungen einzugreifen, und gelegentlich auch demselben vorzugreifen, bestrebt gewesen wäre. —

Wer hätte als denkender Leser nicht oft den Eindruck, daß in dieser Beziehung seitens der Tagespresse viel gesündigt wird

*) Dieser Artikel wurde bereits Anfang April geschrieben und im Juli noch etwas abgeändert. —

Seither ist nun die Kenntnis von allerlei gräßlichen Verfehlungen höherer Kolonialbeamter in die breitere Öffentlichkeit gedrungen, oder wieder aufgewärmt worden. So der Fall Horn, Rottberg, wie auch das Gerücht, das s. Zt. beim Tode des Gouverneurs Köhler von Togo in Interessentenkreisen kursierte, daß der Gouverneur bei der Firma M. Paul-Togo und Bremen kapitalistisch interessiert gewesen sein solle. — Alles Sachen, die Eingeweihten, und so auch mir, seit langem bekannt waren. —

In den Rahmen des obigen Artikels gehören diese Vorkommnisse, weil mir die Unterlagen zu einer endgültigen Beweisführung gefehlt haben würden, nicht hinein, denn der Artikel soll ernst genommen werden und nur ernst begründete, praktische Vorschläge bringen, ohne in den Verdacht geraten zu können, Klatschgeschichten aufzuspüren zu wollen. — Mit ihrer Kenntnis dieser von ihnen nur mangelhaft zu beweisenden Vorkommnisse aber in anderer, ungenannter Weise an die Tagespresse zwecks Veröffentlichung heranzutreten, haben sich fast sämtliche Kamerun- und Togo-Interessenten stets geniert und konnte man sich auch, wie die Sachen in der Kolonialabteilung nun einmal lagen, wenig Nutzen davon versprechen!

Ich tue dieser Vorkommnisse auch heute nur deshalb Erwähnung, weil ich der Meinung bin und mit mir alle gut denkenden Interessenten, daß auch diese Sachen in den doch noch sehr kleinen Verhältnissen der Kolonien zum größten Teil garnicht hätten passieren können, wenn Einrichtungen zur tatkräftigen Mitarbeit der Ansiedler und Interessenten bestanden hätten! Hätte z. B. ein heimischer Beirat der Kolonialabteilung für die Togo-Kolonie bestanden, so wären die ersten derartigen kleineren Vorkommnisse, an denen es leider nie gefehlt hat, von den Mitgliedern des Beirats in der Kolonialabteilung sicher sofort zur Sprache gebracht worden und manche späteren, größeren Fälle wären höchstwahrscheinlich überhaupt nicht vorgekommen.

Es muß aber auch zugegeben werden, daß die Ansiedler und Kaufleute bis zu einem gewissen Grade selbst einen Teil der moralischen Schuld an den Vorkommnissen mittragen, indem sie Gouverneur und höheren Beamten im Interesse eines guten privaten Einvernehmens, oder zu erlangender Gouvernementslieferungen wegen, zu sehr nachließen, was dann bei der ohnehin viel zu autoritativen Verwaltung das Selbstgefühl der Machtausübenden leicht höchst ungünstig beeinflussen mußte.

und der Regierung ihr Arbeiten auf fast allen Gebieten dadurch oft unendlich erschwert wird, auch in der Kolonialpolitik. Selbstredend erkenne ich die guten Dienste einer ernstlichen Presse, gleichviel welcher Partei, voll an, aber wie oft hat man nicht den Eindruck, daß mehr Sachkenntnis und weniger Sensationsbedürfnis den angestrebten Zielen besser dienen würden. Mir fällt dabei oft das Telegramm jener Redaktion ein, die ihrem Korrespondenten telegraphierte: „Wenn Sie uns nicht mehr sensationelle Nachrichten senden, müssen wir uns nach einem anderen Vertreter umsehen!“

Wie oft dagegen stoßt man andererseits in der Tagespresse auf sehr verständlich und wohlmeinend geschriebene Leitartikel, von denen man nur bedauert, daß der Verfasser nicht auch seinen Namen nennt. Es kann nach meiner Ansicht der Meinungsbildung der verständigen Leser nur zum Vorteil gereichen, wenn so viele ernst denkende Menschen in Deutschland ihre Wissenschaft und Ansichten über alle Fragen von allgemeinem Interesse, die sie zu verstehen glauben, nur unter voller Namensnennung veröffentlichen, sich gewissermaßen ihrem Leserpublikum vorstellen würden. —

Hieraus die Nutzenanwendung ziehend, da doch diese Zeitschrift nicht in erster Linie der Kolonialpolitik dienen will, gestatte ich mir zu erwähnen, daß ich seit dem Jahre 1881 in Westafrika tätig gewesen bin, daß ich die Inangriffnahme der deutschen Kolonialpolitik an Ort und Stelle im Jahre 1884 selbst miterlebt habe, sowie daß ich in der Togo-Kolonie, der englischen Goldküsten-Kolonie, in Dahomey français und in Samoa meine Geschäftsniederlassungen habe und demnach also mit den einschlägigen Verhältnissen ziemlich gut vertraut bin. —

Allerdings gehen ja auch die Meinungen der sogenannten Praktiker oft sehr weit auseinander, und in kolonialen Fragen ist das nicht anders. Für den ernsthaften Leser, der redlich bestrebt ist, der Sache auf den Grund zu gehen, muß es oft enorm schwer sein, sich aus den vielen sich stets widersprechenden Veröffentlichungen über koloniale Maßnahmen ein eigenes Urteil zu bilden und nur mit einem gewissen inneren Widerstreben gehe ich jedesmal daran, die Literatur über koloniale Verhältnisse noch vergrößern zu helfen. Aber als alter Praktiker kann und darf man sich dieser Notwendigkeit nicht entziehen; ich meine die Pflicht zu haben, das zu sagen, was ich zu wissen glaube, und es erübrigt dann nur, dies so zu versuchen, daß der urteilsfähige Leser, der die Verhältnisse aus eigener Anschauung nicht

kennt, in den Stand gesetzt wird, sich seine Meinung selbst zu bilden. —

Wie unendlich viel ist in jüngster Zeit im Zusammenhange mit der beabsichtigten kolonialen Verwaltungsreform für und wider ein selbständiges Kolonialamt geschrieben worden. Diese Frage hat bislang eine befriedigende Lösung leider noch nicht gefunden.

Rein persönlich möchte man dem Erbprinzen zu Hohenlohe zu der Ablehnung des selbständigen Kolonialamtes ja beinahe gratulieren, wenn er die Absicht gehabt hätte, die Konsequenz seines Rücktrittes daraus zu ziehen! Sieht denn die zum Teil hohnlachend zur Seite stehende Presse nicht ein, daß der Prinz ein enormes Opfer bringt, wie jeder andere es mit der Uebernahme dieses Postens bringen würde, der in die Sache hineinschaut und den nicht eitler Ehrgeiz treibt!? Der Reichstag müßte schwerwiegende Gründe gehabt haben für seine Ablehnung, sonst hätte er eine schwere Verantwortung auf sich geladen! Aus der Verstimmung über die Rede des Obersten von Deimling ist sie nicht zu rechtfertigen, das sähe aus wie Chikane, die des Reichstages unwürdig wäre!

Abgesehen von den durchaus triftig erscheinenden Gründen, die die Regierung selbst für die endliche Errichtung eines selbständigen Kolonialamtes ins Treffen führte, würde jeder, der die Verhältnisse nur halbwegs beurteilen kann, es freudig begrüßen, wenn der Wunsch aller wirklichen kolonialen Sachverständigen nunmehr bald in Erfüllung gehen würde. Nur davor muß energisch gewarnt werden, daß die Ansicht Platz greift, als ob mit der Errichtung eines selbständigen Kolonialamtes nun alle Schwierigkeiten behoben wären und wir nun mit vollen Segeln im richtigen Fahrwasser dahinsteuerten, damit nicht hinterher Freund und Feind unserer kolonialen Entwicklung mit einem gewissen Recht sagen könnten, mit der Einrichtung eines selbständigen Kolonialamtes hätten wir angefangen, das Pferd beim Schweif aufzuzäumen! Die Verteidiger der einmal getroffenen Maßnahmen könnten sich alsdann ja allerdings immerhin noch darauf berufen, es sei eben enorm schwer, in kolonialen Angelegenheiten die richtige Entscheidung zu treffen, das beweise schon die Tatsache, daß die Reichstagskommission das selbständige Kolonialamt mit beträchtlicher Majorität abgelehnt habe, während es im Plenum zuerst mit bescheidener Majorität angenommen wurde, um dann in letzter Lesung wieder abgelehnt zu werden, was meines Erachtens allerdings nur beweisen würde, daß man es nicht verstanden hätte, eine an sich richtige Einrichtung nun auch richtig arbeiten zu lassen.

Alle wirklich praktischen Kolonialpolitiker werden, wie ich, ein selbständiges Kolonialamt mit Freuden begrüßen, ohne aber in dieser Einrichtung das alleinige Heil erblicken zu können, und es tut einem wirklich in der Seele leid, wenn man die offenen und versteckten Angriffe liest, die hinterher gegen den letzten Kolonialdirektor gerichtet werden. Sicherlich hätte auch Herr Dr. Stuebel als Staatssekretär für die Kolonien bedeutend mehr leisten können, als ihm das als Kolonialdirektor möglich war, wo ihm die Hände nach allen Seiten gebunden waren.

Deshalb gerade würden wir Praktiker die Errichtung eines selbständigen Kolonialamtes und die Berufung des Erbprinzen Hohenlohe-Langenburg mit besonderer Freude begrüßen, weil wir uns sagen, daß damit vielleicht in die, wie ich kürzlich irgendwo las, unruhvolle, von Intrigen und Vettermichelei nicht ganz freie Wirtschaft endlich etwas mehr Stetigkeit gebracht werden dürfte! Aber Dr. Stuebel stand außerhalb dieser Intrigen und Vettermichelei, wenngleich ihnen wahrscheinlich oft machtlos gegenüber! Wir hoffen, daß es allen denen, die in ihrer kolonialen Betätigung lediglich ihren eigenen Vorteil suchen, also besonders den Land-, Minen- und Eisenbahnen-Konzessionsjägern in Zukunft schwerer fallen würde, sich an die Kolonialverwaltung heran zu machen und ihre Wünsche durch unkontrollierbare Einflüsse durchzusetzen. Auf diesem Gebiete ist in unseren Kolonien enorm viel gesündigt worden, und zwar in der Hauptsache unter den Amtsvorgängern Dr. Stuebels, der dann seinerseits, in richtiger Erkenntnis der begangenen Fehler, mit Erfolg bemüht gewesen ist, soweit es in seiner Macht lag, Verfehltes wieder gut zu machen, was man ihm jetzt von vielen Seiten mit schönem Undank lohnt.

Es mag wahr sein, daß Dr. Stuebel seinen Geheimräten und Gouverneuren nicht stets mit eiserner Strenge entgegengetreten ist, aber konnte er das, gegenüber der Tatsache, daß Leute über seinen Kopf hinweg in Stellungen gehalten oder hineingeschoben wurden, für die er selbst sie gewiß niemals ausgesucht haben würde! Mit Beamten, wie der Gouverneur Eidequift, der selbst genau wußte was er wollte und der seine Bedingungen stellte, unter denen er allein gewillt war, den Gouverneursposten für Südwestafrika zu übernehmen, hatte er einen leichten Stand, denn welcher selbst tüchtige Mensch arbeitete nicht gern mit verständig-selbstbewußten Menschen? Aber die Leute, die keine Bedingungen stellten, wenn über den Kopf Dr. Stuebels weg zu einem Posten berufen, das sind die gefährlichen! Da hat man leicht reden von dem eisernen Besen, mit

dem Dr. Stuebel in der Kolonialverwaltung hätte auskehren sollen! Nun könnte man sagen, und mit Recht, wenn die Verhältnisse so lagen, dann hätte Herr Dr. Stuebel sein Amt niederlegen sollen. Nun, das hat er getan, sobald er erkannte, daß gegen die Verhältnisse nicht aufzukommen war und würde es sicher einige Jahre früher getan haben, wenn inzwischen nicht der Aufstand in Südwestafrika ausgebrochen wäre, angesichts dessen er es natürlich nicht für richtig hielt zurückzutreten. Insofern dürften aber die Gerüchte, die kurz vor dem Ausbruch des Aufstandes über Dr. Stuebels Amtsmüdigkeit kursierten, begründet gewesen sein.

Das ist eben der Fluch, der auf der Halbheit in der Kolonialabteilung lastete! Ob man sich Gouverneur Eidequists Bedingungen wohl hätte gefallen lassen, wenn man nicht in Not gewesen wäre, den richtigen Mann für Südwestafrika sonst zu finden? Ich bin ein freier, unabhängiger Mann, der sich nicht für das mehrfache des Gehalts eines Staatssekretärs den einfachsten Beamtenposten leisten könnte, aber ich frage mich oft, ob wir mit der Uebertragung unserer heimischen Gehalts- und Pensionsverhältnisse (mit den üblichen Zulagen) auf die Kolonien wohl den richtigen Weg gehen? Sollten wir unsere Kolonialbeamten nicht viel besser bezahlen und entlassen, wenn sie sich als untüchtig erweisen, ihnen so die Chance gebend, sich sonst weiter zu helfen, wenn sie entlassen sind! Jeder junge Kaufmann draußen, dem es mit seinem Vorankommen ernst ist, muß bedeutend mehr arbeiten als die meisten Beamten; natürlich arbeitet jeder tüchtige Beamte auch ohne finanziellen Anreiz fleißig, aber das ist nicht die Regel, weil nicht in der menschlichen Natur liegend. Ein hochbezahlter und dadurch unabhängiger aber auch an Zahl kleinerer Beamtenstand wäre das Ideal für die Kolonien, aber seine Schaffung hätte einen vollständigen Bruch mit unsern altbureaukratischen Einrichtungen zur Voraussetzung und deswegen wird zunächst nicht an eine Aenderung auf diesem Gebiete zu denken sein. Vielleicht wäre da aber mit einer späteren finanziellen Selbstverwaltung der Kolonien Wandel zu schaffen. — Indessen dies nur nebenbei!

Der Schwerpunkt einer kolonialen Verwaltungsreform liegt also nicht in erster Linie in der Gestaltung der obersten heimischen Behörde, so wichtig diese auch ist und so freudig auch alle wirklichen Sachkenner die Neugestaltung derselben begrüßen würden, sondern darin, daß für die Verwaltung der einzelnen Kolonien, ich sage der einzelnen Kolonien, auch die richtigen Maßnahmen getroffen werden! Hierzu ist keine heimische

Behörde, ob nun Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes, oder ein selbständiges Kolonialamt imstande, ohne die tatkräftige, wenigstens beratende Mitarbeit der Ansiedler in den Ansiedler-Kolonien, wie Südwestafrika und Samoa, und der Interessenten in den tropischen Kolonien.

Schon in meiner Eingabe an den Reichstag vom Januar 1905 „Zwanzig Jahre Kolonialpolitik, ein notwendiger Systemwechsel und der Reichstag“ (Wilhelm Süßerot, Berlin, 50 Pfg.) habe ich energisch davor gewarnt mit Bezug auf die Verwaltungsform in unseren Kolonien zu generalisieren! Man muß zunächst streng unterscheiden zwischen unseren Ansiedler-Kolonien, Südwestafrika und Samoa, und später vielleicht Ostafrika und unsern rein tropischen Kolonien wie Kamerun und Togo. — Während es sich in den Ansiedler-Kolonien um eine sesshafte, dauernd dort wohnende Bevölkerung handelt, der das Wohl und die Entwicklung der Kolonie mindestens ebenso am Herzen liegt, wie den immerhin doch auch dort leider öfter wechselnden Beamten, handelt es sich in den tropischen Kolonien um eine verhältnismäßig kleine europäische Bevölkerung, bestehend aus meist jüngeren Kaufleuten, Beamten, Missionaren und Pflanzern, die infolge des meist ungesunden Klimas sehr häufig wechselt und bei der es vorkommen kann, daß nach zehn Jahren kaum noch ein einziger von denjenigen Europäern dort anwesend ist, die heute dort ihren Wohnsitz haben. In den Ansiedler-Kolonien liegt also der Schwerpunkt für die Interessenvertretung der Kolonisten in der Kolonie selbst, für die tropischen Kolonien dagegen in Deutschland, bei den Inhabern der Handelshäuser und den Vorständen der Missions- und Pflanzungsgesellschaften, die alle durch ihren regen Verkehr mit den Kolonien, und zum größten Teil aus eigener Anschauung mit den Bedürfnissen derselben auf das Innigste vertraut sind.

Aus diesen Erwägungen heraus lauteten meine Forderungen für eine koloniale Verwaltungsreform, denen sich fast alle Sachverständigen angeschlossen haben, in der oben angeführten Schrift wie folgt:

Für unsere klimatisch gesunden Kolonien mit sesshafter europäischer Bevölkerung (Ansiedler-Kolonien), wie Südwestafrika und auch wohl Samoa, einen möglichst mit Beschluß fassenden Rechten ausgerüsteten Gouvernementsbeirat, der so gestaltet sein muß, daß der Gouverneur und die beamteten Mitglieder nicht ohne weiteres die Majorität bilden. Für die große südwestafrikanische Kolonie außerdem Bezirksräte, aus denen sich wohl am besten der Gouverneursbeirat konstruieren ließe.

für die tropischen Kolonien mit viel fluktuierender, kleiner europäischer Bevölkerung (Handels- und Plantagen-Kolonien), in denen der Interessenschwerpunkt zu Hause liegt, für jede gesondert, einen Beirat der Kolonial-Abteilung, der aus den Chefs der Firmen und den Vorständen der Plantagen- und Missions-Gesellschaften ernannt werden muß. Dieser Beirat hätte nur über solche Angelegenheiten zu beraten, die die Gouverneure draußen nach ihren Instruktionen nicht entscheiden wollen oder können, insbesondere auch über die Etats-Aufstellung.

ferner für sämtliche Kolonien in den größeren Orten mit größerer europäischer Bevölkerung kommunale Verwaltungen nach dem Vorbilde, wie Graf Göhen sie in aner kennenswerter Weise für Deutsch-Ostafrika bereits geschaffen hat, den jeweiligen örtlichen Verhältnissen und Bedürfnissen angepaßt.

Demgegenüber ist die folgende Notiz der „Weser-Ztg.“ vom 9. März dieses Jahres von hohem Interesse:

Der Gouverneur von Südwestafrika, von Lindequist, hat die beschleunigte Bildung eines Gouvernementsrats verfügt, in welchem alle Berufskreise vertreten sein müssen. Das Präsentationsrecht zu dieser Körperschaft haben die in Betracht kommenden landwirtschaftlichen und gewerblichen Kreise. Aus den präsentierten Mitgliedern ernennt der Gouverneur die Gouvernementsbeiräte. Herr von Lindequist legt den größten Wert darauf, daß bei den nächsten Etatsarbeiten und Vorarbeiten der Gouvernementsrat bereits mitarbeitet.

Damit dürfte ein lang gehegter und stets wiederholter Wunsch der besten der Ansiedlerkreise seiner Erfüllung ein gut Teil näher geführt sein und auch manche der für die Kolonie so äußerst wichtigen wirtschaftlichen und administrativen Fragen, wie z. B. die der Unterbringung der unterworfenen Eingeborenen in Reservaten oder ihre Lokalisierung, über die in Deutschland von unverantwortlichen Stellen auch viel zu viel geschrieben wird, dürfte vom Gouverneur und Gouvernementsrat richtig entschieden werden. Der unter Gouverneur Leutwein von ihm ernannte Beirat konnte für die Kolonie von keinem Nutzen sein, der jetzt aus einem Präsentationsrecht hervorgehende bedeutet eine wesentliche Verbesserung, auf der weiter gebaut werden kann! Zu Gouverneur Lindequist haben weite Kreise und vor allem die Kolonie selbst das Vertrauen, daß er den richtigen Weg finden wird und daß er sich dabei die im Lande, in den Ansiedlern, vorhandenen Kenntnisse und Kräfte zunutze machen wird. Hoffentlich läßt man ihm von allen Seiten die notwendige Zeit, deren er durchaus bedarf und die nicht kurz bemessen sein darf, um erst einmal kleine Fortschritte zu machen. Seine Stellung ist angesichts der großen Erwartungen, die man auf ihn setzt und die Viele, unverständiger Weise, in möglichst kurzer Zeit realisiert sehen möchten, keine beneidenswerte!

Bei einer richtigen Verwaltungsform der einzelnen Kolonien, durch die den Ansiedlern, und den Interessenten, Gelegenheit gegeben wird, sich, wenn auch zunächst nur beratend, an den Verwaltungsmaßnahmen zu beteiligen, kommen die jeweilig für jede Kolonie wichtigsten Fragen viel eher zur Sprache! Während für Südwestafrika zu erwarten steht, daß durch den mittels des Präsentationsrechtes geschaffenen Gouvernementsrat alle wichtigen Fragen von Gouverneur und Ansiedlern einer richtigen Lösung entgegen geführt werden dürften, oder, genügend vorbereitet und begründet, an den Reichstag gelangen werden, ist für die Verwaltung der tropischen Kolonien zunächst keine Besserung zu erwarten. Hier wird es also zunächst noch bei dem Hin und Her-Tasten bleiben! Die heimische Verwaltung verzichtet nach zwanzig Jahren „Versuchs-Kolonialpolitik“ anscheinend nach wie vor auf die wichtigen Anregungen und den sachverständigen Beirat der Interessenten, die sich Südwest-Afrika, seitens der Ansiedler, Dank der Verordnung des Gouverneurs, in Zukunft nicht mehr entgehen lassen will.*)

So kommt die Kolonialverwaltung zu nichts Rechtem! Es

*) Die Meldung der „Weser-Ztg.“ vom 9. März ist inzwischen durch direkte schriftliche Nachrichten aus der Kolonie vervollständigt worden und liest sich die Verordnung des Gouverneurs, in der jetzt vorliegenden ausführlichen Form, allerdings doch leider wesentlich anders. Der Inhalt ist etwa folgender: „Die Wirksamkeit des Rates beschränkt sich unter allen Umständen auf das Beraten. Beschließen kann er nicht und auch im Falle einer Abstimmung ist der Gouverneur an das Ergebnis der Beratung nicht gebunden. Der Gouvernementsrat kann lediglich durch den in das Sitzungsprotokoll aufzunehmenden Vermerk über das Ergebnis der Abstimmung seine Ansicht zur Kenntnis des Auswärtigen Amtes bringen. Aus jedem der Berufskreise des Schutzgebietes sollen vier geeignete Personen zur Mitgliedschaft empfohlen werden. Aus diesen Vorgesetzten hat der Gouverneur die elf Mitglieder des Gouvernementsrates und deren Stellvertreter zu berufen.“ — Dazu bemerkt die „Südwestafrik. Zeitung“: „Was kann man von dem Gouvernementsrat erwarten? Wenn man sich nicht selbst gewaltsam täuschen will, kann man leider nichts anderes sagen als: nicht viel; vielleicht nicht einmal ein Leben von einiger Dauer. Wir haben das Vorbild in den Bezirksräten gehabt, die sich in ganz natürlicher Entwicklung der Dinge bereits wieder in Wohlgefallen aufgelöst haben. Der Gouvernementsrat ist von vorne herein durch die Verfügung zur Machtlosigkeit und dadurch zur Bedeutungslosigkeit verurteilt. Von der Forderung, daß die Bevölkerung in gewissem Umfange beschließend an der Verwaltung beteiligt werde, kann man nicht lassen. Der Umfang mag einstweilen noch gering sein. Jedenfalls muß grundsätzlich anerkannt werden, daß der Bevölkerung bei der Bestimmung der Geschicke des Landes, die gleichzeitig ihre eigenen Geschicke sind, eine wirksamere Mitarbeit zugestanden werden muß, als die in der bloßen Abgabe gutachtlicher Äußerungen liegende. Die Bevölkerung soll auch nicht einmal die Personen aus ihrer Mitte allein bestimmen dürfen, die sie als Berater der Regierung sehen möchte. Der Gouverneur beruft die außerordentlichen Mitglieder des Gouvernementsrates. Es werden so ziemlich alle Persönlichkeiten präsentiert werden müssen, die für die Berufung überhaupt in Frage kommen können, sodaß die Präsentation streng genommen nicht viel mehr als eine Formsache ist. Man kann nicht sagen, daß diese Verordnungen einen Hauch frischen Lebens spüren ließen.“

fehlt an Anregungen und wo sie kommen, gehen sie sehr oft von Einzelnen aus; die Kolonialverwaltung kann nicht immer wissen, was ist richtig und was ist wichtig, sie weiß nicht, ob die Majorität der Interessenten hinter solchen Eingaben steht, es fehlt ihr in vielen Fällen an der genügenden Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse, der beratende Rat kann die Tragweite solcher Eingaben oft garnicht ermessen, die Sache fällt unter den Tisch und alles bleibt beim Alten! Dazu kamen in den letzten Jahren die Aufstände in Südwest- und in Ostafrika, die der Verwaltung viel Arbeit verursachten, man war froh, wenn in den übrigen Kolonien leidliche Ruhe herrschte, und nicht gerade traurig, wenn man möglichst wenig von ihnen hörte! Es mag oft an Zeit gefehlt haben, den wichtigen Fragen unserer tropischen Kolonien die Aufmerksamkeit zu widmen, die sie erfordert hätten, und von diesem Gesichtspunkte aus scheint es mir außer Frage, daß die Aufstände in Südwest- und Ostafrika unseren übrigen Kolonien indirekt ebenfalls enorm geschadet haben.

Hoffentlich werden wir hinterher auch einigen Nutzen für diese Kolonien aus den Aufständen haben. Die Eingeborenenfrage ist für Südwestafrika (mit Ausnahme der Ovambos) mit der Beendigung des Krieges ein für allemal erledigt. In den anderen Kolonien kommt sie erst noch und wird uns vielleicht nach 10 oder 20 Jahren Schwierigkeiten machen, wenn wir jetzt nicht versuchen die richtigen Wege zu gehen! Das ist aber bei dem heutigen Zustande der Zersplitterung der Bestrebungen um Einfluß auf die Kolonialverwaltung fast unmöglich!

Es sind eine ganze Reihe von für unsere tropischen Kolonien äußerst wichtigen Fragen, die keinen langen Aufschub mehr zu vertragen scheinen und deren befriedigende Lösung von den Interessenten längst angeregt und betrieben worden wäre, wenn diese Gelegenheit hätten, an die Kolonialverwaltung beratend heran zu treten. Ich nenne nur einige wenige:

Die Inderfrage, die für Ostafrika eine Landplage zu werden droht oder es schon ist! Man wirft den Indern mit Recht Ausbeutung der Eingeborenen, Schuld am Aufstande, Waffenschmuggel usw. vor. Warum geschieht nichts dagegen? Ich höre, wir hätten mit Maßregeln gegen die Inder Rücksicht auf England zu nehmen. Aber die Engländer haben in Südafrika selbst sehr strenge Gesetze gegen die Inder!

Eisenbahnen und Spirituosenhandel. Aus finanziellen und humanitären Gründen haben wir in den west-

afrikanischen Kolonien den Zoll auf Spirituosen mit vieler Mühe langsam in die Höhe gebracht. Nun bauen wir Bahnen und denken nicht daran, daß die billige Bahnfracht, gegenüber den bisherigen hohen Trägerlöhnen, wieder ausgleicht, was die Zollerhöhung gut machen sollte! Wollen wir das Hinterland unserer Kolonien mit Hilfe der Bahnen mit billigen Spirituosen versorgen? Hier wäre ein Ausnahmetarif dringend notwendig! Wann wird er kommen? Um einer falschen Beurteilung dieser vorgeschlagenen Maßregel vorzubeugen, sollte ich vielleicht erwähnen, daß ich selbst ein bedeutendes Spirituosen-Geschäft mache!

Eingeborenen-Kommissare. Wäre die Frage nicht der Erwägung wert, ob wir, zur vielleicht möglichen Vermeidung einzelner Aufstände, nicht in jeder Kolonie, je nach der Größe derselben, einen oder mehrere Eingeborenen-Kommissare anstellen sollten? Es müßten fluge, der Landessprache kundige, mit den Anschauungen der Eingeborenen vertraute Männer, am besten vielleicht ehemalige Missionare sein, nicht den Gouverneuren direkt unterstellt, sondern dem Kolonialamt, deren vornehmste Aufgabe es sein müßte, das Interesse der Eingeborenen beim Gouverneur zu vertreten. Wenn es solchen Männern gelingt, das Vertrauen der Eingeborenen zu gewinnen, dürften manche Mißverständnisse, die leicht zu Unruhen führen, vermieden werden! Der verständige Eingeborene, und sie sind meistens verständiger, als wir geneigt sind anzunehmen, weil wir ihr Innenleben nicht kennen, wird in vielen Fällen gern fragen, wie denkt mein Herr, der deutsche Kaiser, über dieses oder jenes? Ist es wohl sein Wille, daß man mir in dieser oder jener Sache Zwang antut?

Urlaub der Gouverneure der klimatisch ungesunden Kolonien. Warum läßt man die Herren oft so lange draußen? Viel besser wäre es, jeder Gouverneur ginge in jedem Jahre 5—6 Monate auf Urlaub nach Deutschland, behielte hier aber während der Zeit die volle Verantwortung! Wenn der Stellvertreter, den der Gouverneur selbst ernennen müßte und für den er also eine gewisse Verantwortung übernehme, diesem selbst zunächst verantwortlich bliebe, wird derselbe schon aufpassen! Dies arbeitet bei den Handelsfirmen fast in allen Fällen gut und wenn der heilige Bürokratismus dies nicht zuläßt, wie ich wohl mit Recht annehme, so soll man eben im Interesse der Sache da Wandel schaffen! Dem Gouverneur aber wäre auf solche Weise Gelegenheit gegeben, mit seiner vorgesetzten Behörde und den hoffentlich bald ins Leben tretenden

Beiräten in steter, engster Fühlung zu bleiben, unter Vermeidung von viel unnützer Schreiberei, und damit wäre der Kolonie mehr gedient, als wenn er draußen krank und arbeitsunfähig würde!

Dies sind nur einige Beispiele von dringend notwendig erscheinenden Reformen und es ließen sich noch eine ganze Reihe anführen und über jedes ließe sich ein besonderer Artikel schreiben, aber es fehlt hier an Raum und dem denkenden Leser werden die angeführten auch genügen. —

Unvollständig aber würde dieser Artikel sein, wenn ich es unterließe, auf einige der Fehler hinzuweisen, die höchstwahrscheinlich nicht begangen worden wären, wenn die Kolonialabteilung schon seit Jahren sachverständige Beiräte für die tropischen Kolonien gehabt hätte. — Auf das höchst bedauerliche Fehlen eines richtig funktionierenden Gouvernementsrates für Südwestafrika, dem ich in meiner oben erwähnten Denkschrift die Hauptschuld an den Ereignissen dort zuschreibe, erübrigt es sich hier weiter einzugehen, da Herr von Lindequist ernstlich bestrebt zu sein scheint, begangene Fehler in Zukunft zu vermeiden.

Es sei mir hier gestattet, auch schon mit Rücksicht auf den Raummangel, auf den trefflichen Artikel Herrn J. K. Vietors in der Märznummer dieser Zeitschrift über „Koloniale Bodenpolitik“ zu verweisen. Alle die dort gerügten Fehler, die durch die Erteilung der großen Land- und Minenkonzessionen gemacht wurden, wären höchstwahrscheinlich, sicher aber in diesem Umfange — nicht gemacht worden, wenn der Kolonialabteilung sachverständige Beiräte zur Seite gestanden hätten. Wie unverständlich, daß alle die Verträge mit den großen Konzessionsgesellschaften geschlossen wurden, ohne für Südwestafrika Gouverneur und Ansiedler zu hören und für Kamerun und Togo die Interessenten! Die Gouverneure mögen ja seiner Zeit gewußt haben, daß es sich um große Gesellschaften handelte, von denen sie sich für die Erschließung ihrer Kolonien etwas versprochen haben mögen, aber nicht, wie es dabei mit der Gründung zugeing, wie Herr Vietor das sehr interessant nachweist, wonach z. B. bei der „Hanseatischen Land-Minen- und Handelsgesellschaft“ von dem nominellen Kapital von Mk. 2 400 000 nur Mk. 50 000 für Betriebszwecke übrig blieben! Oder daß die Gründung der Südkamerun-Gesellschaft zunächst dazu dienen mußte, um an der Brüsseler Börse viele Millionen an Kursgewinnen zu realisieren!

All die viele Arbeit, die der Landkommission des Reichstages durch die Prüfung der Rechte der Konzessionsgesellschaften jetzt erwächst, sowie die kostspieligen Abfindungen (Nordwest-

Kamerun-Gesellschaft) wären unnötig gewesen, wenn es durch eine bessere Organisation der Kolonialabteilung den einflußreichen Inhabern der großen Konzessionen unmöglich gemacht worden wäre, dieselben überhaupt erst zu erlangen. Das Großkapital ist uns für Großbetriebe, wie Eisenbahnen und Bergbau gewiß willkommen, aber es muß auch produktiv arbeiten und nicht in erster Linie spekulative Gewinne einheimfen wollen! Was hätte uns Handelsfirmen, die wir zum Teil schon vor der Erwerbung der Kolonien durch das Deutsche Reich dort ansässig waren, gehindert, auch unsererseits großen Landbesitz von den Häuptlingen für wenige hundert Mark zu erwerben, wenn nicht die Annahme, daß die Regierung solche Käufe niemals anerkennen würde!

Auch die Konzessions-Bedingungen der Kamerun-Eisenbahn wären sicherlich für das Reich günstiger ausgefallen, wenn ein gut funktionierender Beirat der Kolonialabteilung für diese Kolonie bereits bestanden hätte. Ich glaube nicht, daß der Reichstag sich alsdann geweigert haben würde, auch die Kamerunbahn nach demselben Prinzip wie die Togobahn durch das Reich selbst bauen zu lassen.

Die Togo-Kolonie zahlt heute schon die vom Reiche garantierten Zinsen für das ganze Baukapital aus ihren eigenen Einnahmen, obgleich von der 120 km langen Strecke Lome-Palime erst ca. 25 km dem Betriebe übergeben sind. Es bedarf keiner großen Prophetengabe, um vorauszusagen, daß diese Bahn sich von Anfang an nicht nur selbst unterhalten, sondern auch angemessen verzinsen wird, was dann der Kolonie wieder zu gute kommt! Mit der Kamerunbahn wäre es, wenn auch vielleicht etwas langsamer, nicht anders gegangen und deshalb, wie auch aus noch manchen anderen Gründen, ist es zu bedauern, daß auch diese nicht von der Kolonie selbst gebaut wird. Selbstredend mag die Kolonialverwaltung gern Bauausführung und Betrieb Privaten oder Gesellschaften übergeben, was meistens rationeller sein wird, aber das Eigentumsrecht von allen derartigen Anlagen und den größten Gewinnanteil soll sie sich wahren, um stets Herr im eigenen Hause zu bleiben! Trotzdem, daß damals durch die Bremer Handelskammer noch rechtzeitig Alarm geschlagen wurde, ist der Vertrag über die Kamerunbahn doch wieder seitens der Kolonialabteilung so ungünstig abgeschlossen worden, daß derselbe für die Kameruner Eisenbahngesellschaft, die sich am 19. Juni in Berlin gegründet hat, nicht viel weniger als ein großes Geschenk bedeutet. Ein Berliner Finanzblatt schreibt darüber das folgende:

Am Dienstag ist in Berlin die Kameruner Eisenbahn-Gesellschaft gegründet worden, wenige Tage, nachdem das Gesetz publiziert worden ist, demzufolge das deutsche Reich eine Garantie inbezug auf die Eisenbahn von Duala nach den Manenguba-Bergen (Kamerun) übernimmt. Die Gründung ist eigenartig und insofern beachtenswert, als man aus den Bedingungen, unter denen sich ein Konsortium für den aus militärischen Gründen notwendigen Bahnbau gefunden hat, ersehen kann, wie groß das Vorurteil gegen koloniale Unternehmen in Deutschland ist, und welche Zugeständnisse das Reich machen muß, um das Vorurteil der privaten Initiative zu überwinden. Die Bedingungen sind für den Konzessionär der Bahn so überaus günstige, daß verschiedentlich die Behauptung aufgetaucht ist, es sei bei der Konzessionserteilung und der Festsetzung des Vertrages zwischen Regierung und Gesellschaft nicht mit rechten Dingen zugegangen; persönliche Beziehungen hätten dabei eine gewisse Rolle gespielt. Ein solcher Verdacht ist selbstverständlich völlig unsubstanziert. Aber was die Bahn-Gesellschaft von der Regierung herauszuschlagen verstanden hat, bedeutet in der Tat so außerordentliche Zugeständnisse, daß von einem Risiko gar keine Rede mehr sein kann, vielmehr ein „aufgelegtes Geschäft“ aus dem Unternehmen geworden ist. Wenn das Bahn-Konsortium bei Abgabe seiner Offerte Patriotismus prästiert hat, so ist es ein Patriotismus der rentabelsten Sorte. Ein Ueberblick über die Konzessions-Bedingungen wird das bestätigen und es verständlich erscheinen lassen, daß der Reichstag bei der jüngsten Beratung der Kubub-Lüderitz-Bahn (Südwestafrika) sich geweigert hat, ähnliche Bedingungen zum zweiten Male zu bewilligen.

Das Aktienkapital der Kameruner Eisenbahn-Gesellschaft beträgt 16 640 000 Mk. und zerfällt in 5 640 000 Mk. Vorzugsanteile (Reihe A) und 11 000 000 Mk. Stamm-Anteile (Reihe B). Für die letzteren garantiert das Reich 3% Verzinsung und 120% Rückzahlung. Die Gesellschaft braucht aber dem Reiche die auf Grund der Garantie gezahlten Beträge erst zu erstatten, nachdem auf die A-Anteile 3% Dividende gezahlt worden sind. Das kommt auf eine Dividenden-Garantie auch für diese Anteile heraus, denn es ist kaum denkbar, daß ein werbendes Kapital von $16\frac{2}{3}$ Millionen Mk. nicht 3% auf $5\frac{2}{3}$ Millionen Mk. herauswirtschaften sollte, speziell unter den Bedingungen, mit denen die Kameruner Bahn zu rechnen hat. Die Bahn braucht nur mit 1% zu rentieren, um den A-Aktien 3% zahlen zu können. Sonach ist das Risiko so gut wie ausgeschlossen. Dagegen hat die Gesellschaft Konzessionen erlangt, die eine hohe Verzinsung sehr wahrscheinlich machen. So ist der Gesellschaft z. B. gestattet, den Wäldern des Schutzgebietes Holz in den Mengen zu entnehmen, die für Bau, Unterhaltung und Erneuerung der Bahn erforderlich sind. Die Gesellschaft darf sich zu beiden Seiten der Bahn je zwei Kilometer breite Streifen in einem Ausmaß von der Hälfte des Gesamtareals kostenlos aneignen, und ist ferner berechtigt, im Umkreise von 50 Kilometer vom Endpunkt der Bahn Ländereien bis zu 10 000 Hektar für sich in Anspruch zu nehmen. Außerdem werden der Gesellschaft bis zu 80 000 Hektar Land zur ausschließlichen Auffuchung und Gewinnung von Mineralien überwiesen. Bergbauliche Unternehmen bleiben während der ersten 5 Jahre nach Verleihung des Bergrechts von jeder Abgabe befreit. Der Bahn selbst wird dauernd Grund- und Gebäudesteuerfreiheit zugesichert.

Aus all diesen Bedingungen geht hervor, daß der Bahnbau für die Gesellschaft nicht nur so gut wie ohne jedes Risiko ist, sondern daß die

Gewinnchancen sehr erhebliche sind. Es ist anzunehmen, daß die Kameruner Eisenbahn-Gesellschaft in nicht zu ferner Zeit ihre Land- und Bergwerks-Konzessionen an Sonder-Unternehmen weiter geben wird, zu denen sie in einem ähnlichen Verhältnis steht wie in Ostasien die Schantungbahn zur Schantung-Bergwerksgesellschaft. Die kolonialisatorische und bergbauliche Tätigkeit ihrer Tochter-Unternehmen wird dann der Bahn reichliche Transporte zuführen; im übrigen wird schon das Reich für die wirtschaftliche Erschließung Kameruns sorgen, und wäre es auch nur, um die Inanspruchnahme der Zinsgarantie unnötig zu machen. Es ist für die Kamerunbahn von hohem Wert, daß ihr Interesse mit dem des Reichs solidarisch ist, was eine Versicherung gegen die behördlichen Chikanen bedeutet, über die in den Kolonien bekanntlich vielfach Klage geführt wird. Kamerun hat übrigens heute bereits einen ausgedehnten Kaffee-, Kakao- und Tabakbau, wozu demnächst die Gummigewinnung und vielleicht auch der Anbau von Baumwolle treten wird. Ist erst die Bahn gebaut und beginnt die geschäftliche Tätigkeit auf den der Gesellschaft abgetretenen Ländereien, so ist ein starker Bahnverkehr und damit eine gute Rentabilität gewährleistet. Es ist demnach ein Überglaube, daß Kolonial-Unternehmen riskanter sind wie sonstige Geschäfte. Man muß es nur verstehen, sich gute Konzessionen zu sichern.

Also, unter von Buchka wurden die großen Geschenke als Landkonzessionen vergeben und jetzt in Gestalt von Eisenbahnkonzessionen! Das System ist dasselbe geblieben! Die Leiter der Kolonialabteilung haben gewechselt, aber klüger ist man nicht geworden! Dieselben Kräfte, die s. Zt. nicht verhindert haben, obgleich sie dazu berufen gewesen wären, daß die großen Landkonzessionen vergeben wurden, für die man jetzt den früheren Kolonialdirektor von Buchka ganz allein verantwortlich macht, waren auch noch wirksam als dieser Vertrag über die Kamerun-Eisenbahn noch unter Dr. Stuebel abgeschlossen wurde und sind es, fürchte ich, auch heute noch!

Bei einem nicht geringen Teile unserer Bevölkerung hat sich leider die Ansicht festgesetzt, daß gewisse Kreise durch die Mängel in der Kolonialabteilung große Extra-Profitte eingeheimst hätten und noch einheimsten. Daß es nun leider vorgekommen zu sein scheint, daß einige Subalternbeamte sich durch Preisgabe von Amtsgeheimnissen ebenfalls einige Brocken aus der reichen Krippe anzueignen gesucht haben, ist unendlich zu bedauern, jedoch aus den ganzen Verhältnissen heraus vielleicht zu verstehen!

Die Kolonialabteilung hat bis jetzt sehr unproduktiv gearbeitet, das kann man nicht unterdrücken in einem Artikel, den ich aufgefordert bin über koloniale Verwaltungsorganisation zu schreiben. — Anregungen wirtschaftlicher Natur gibt mit Erfolg nur das Kolonialwirtschaftliche Komitee. Auch von den Interessenten sind des öfteren Anregungen ausgegangen, doch ist die Kolonialabteilung, wie schon gesagt, oft kaum in der Lage,

dieselben auf ihre Richtig- und Wichtigkeit hin zu prüfen, wenigstens nimmt der Versuch dazu oft so lange Zeit in Anspruch, daß sie darüber wieder in Vergessenheit geraten. Auf viele Eingaben erhalten die Einreicher nicht einmal eine Antwort, was an dieser Stelle kein Vorwurf für die Behörde sein soll und sich aus oben Gesagtem genugsam erklärt. Es ist ebenfalls falsch, daß die Interessenten, meistens jeder für sich, an die Kolonialabteilung heranzukommen suchen, anstatt daß diese Behörde berufene, sachverständige Beiräte hat. So wäre z. B. auch die Togobahn heute noch nicht gebaut, wenn nicht das kolonialwirtschaftliche Komitee auf seine Kosten, zu denen die interessierten Handelsfirmen zum Teil namhafte Beträge beigesteuert haben, eine Expertise ausgesandt hätte, und wenn nicht alsdann die Kaufleute mit dem Angebote bedeutend höherer Zölle zwecks Ermöglichung des Bahnbaus an die Kolonialabteilung herangetreten wären. — Daß die Kolonialabteilung nun anscheinend wieder beabsichtigt, den Betrieb von Bahn und Landungsbrücke, die nur durch die Tätigkeit der Handelsfirmen entstanden sind und bestehen können, einer am Handel Togos völlig uninteressierten Großfirma zu übertragen, gibt diesen, die sich bereit erklärt haben, den Betrieb, falls ihn das Gouvernement nicht selbst übernehmen will, genossenschaftlich zu betreiben, wiederum Unlaß zu ernststen und berechtigten Klagen! —

Aber auch dem Reichstage stünde die Kolonialverwaltung ganz anders gegenüber, wenn sie sich mit ihren Forderungen auf die sachverständigen Beschlüsse der Gouvernementsräte in den Ansiedler-Kolonien und der Beiräte für die tropischen Kolonien berufen und stützen könnte! Der Abgeordnete Erzberger hat kürzlich irgendwo die Gültigkeit einer ganzen Reihe der von den Gouverneuren erlassenen Gesetze und Verordnungen angezweifelt oder bestritten. Gültige Gesetze kann nun der Reichstag ja natürlich schaffen, aber nicht stets richtige, zweckentsprechende, dazu bedarf es notgedrungen der Mitarbeit der Ansiedler und Interessenten! Daß der Reichstag z. B. von den kürzlich für Ostafrika geforderten acht neuen Bezirksämtern vier einfach streicht, obgleich dieselben vom Gouvernement als für die Organisation unerläßlich bezeichnet wurden, was der Fall sein dürfte, denn sie sollen der Ausbreitung der Einflusssphäre des Gouvernements dienen, ist einfach unseren Zwecken und Zielen in der Kolonie entgegen gearbeitet! —

Wie sehr die Ansichten über die koloniale Verwaltungsorganisation, wie das ja auch in der Natur der Sache liegt, sich im Fluß befinden, das beweisen folgende Worte aus einer

Rede des Gouverneurs von Ostafrika, Graf Götzen, die derselbe am Kaisers-Geburtstage in Dar-es-Salaam gehalten hat:

„Wenn das Mutterland durch seine Gesetze zum Ausdruck brächte, daß der militärische Schutz der Kolonien eine Pflicht seiner Souveränität darstelle und die Kosten daher getrennt vom Budget der Kolonie auf das heimische Budget zu übernehmen seien, wenn es sich, solange wir draußen noch wirtschaftlich schwach und hilfsbedürftig sind, bereit erkläre, uns die Mittel für große Verkehrsverbesserungen durch Garantie von Anleihen oder auf andere Weise zu verschaffen, dann könnte heut schon einigen unserer Kolonien, und sehr bald auch der unseren, getrost zugemutet werden, die Kosten für ihre eigene Verwaltung aus den eigenen Landeseinnahmen zu bestreiten. Die Vorbedingung für eine Art von Selbstverwaltung und auch für eine Vereinfachung derselben wäre dann erst gegeben . . .“

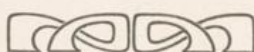
Der Gouverneur scheint nicht ohne Nutzen die vorzügliche Schrift des Geh. Legationsrates Prof. Dr. Helfferich: „Zur Reform der kolonialen Verwaltungs-Organisation“ gelesen zu haben, denn im Dezember 1904 in München sprach er sich mit Bezug auf die Beteiligung der weißen Bevölkerung an der Verwaltung der Kolonie noch ziemlich zurückhaltend aus, da es noch an genügend lang eingeseffenen Weißen im Lande fehle! Eine Selbstverwaltung aber, wie ihr der Gouverneur neuerdings das Wort redet, hat natürlich eine aktive Beteiligung der Europäer an derselben zur Voraussetzung! — Auch ich bin der Ansicht, daß eine finanzielle Selbstverwaltung das letzte Ziel unserer kolonialen Bestrebungen sein muß und der Umstand, daß einer solchen z. Zt. noch das Gesetz vom 30. März 1892 entgegensteht, nach dem alle Einnahmen und Ausgaben der Schutzgebiete auf den durch Reichsgesetz festzustellenden Etat der Schutzgebiete zu bringen sind, darf kein dauerndes Hindernis dafür bilden! Es wird vielmehr zu gegebener Zeit eine Aenderung dieses Gesetzes anzustreben sein, denn es ist ersichtlich, daß man die in stetigem, raschen Flusse befindlichen kolonialen Verhältnisse nicht durch unabänderliche Gesetze einzwängen darf. Die Frage der finanziellen Unabhängigkeit der Kolonien liegt ja nicht lediglich in der Etatsaufstellung, sondern es ist sehr wohl denkbar, daß dieselbe gerade durch eine richtige Selbstverwaltung, wo dieselbe sonst ausführbar ist, viel eher erreicht werden wird, als auf dem Wege wie die Etatsaufstellungen jetzt zustande kommen!

Zur Zeit fehlen für eine finanzielle Selbstverwaltung meines Erachtens aber noch die Voraussetzungen, und zwar in den Ansiedler-Kolonien, ganz besonders in Südwestafrika, die eigenen Einnahmen in genügender Höhe und in den tropischen Kolonien, von denen die eigenen Einnahmen Kameruns und Togos allerdings groß genug sein würden, die lange genug eingeseffenen

Europäer! Auch würde der Sprung von der jetzigen, fast autokratischen Verwaltungsform zu einer Selbstverwaltung ein viel zu großer sein, wo in den meisten Kolonien selbst noch die ersten Anfänge zu einer kommunalen Selbstverwaltung (für die größeren Orte) vollständig fehlen! Solche Sachen dürfen nicht über's Knie gebrochen werden, wozu auch nicht die geringste Veranlassung vorliegt, sondern sie müssen langsam aus den Verhältnissen heraus wachsen. Nun kann man aber das Eine tun und das Andere lassen, und deshalb braucht also die Kolonialverwaltung noch lange nicht auf die sachverständige Mitarbeit der Ansiedler und Interessenten vollständig zu verzichten!

Für die Ansiedler-Kolonien und auch wohl Ostafrika ein richtig funktionierender Gouvernementsrat, für die tropischen Kolonien, für jede' gesondert, ein Beirat der heimischen Kolonialverwaltung, für Südwestafrika außerdem, mit Rücksicht auf die Größe der Kolonie, Bezirksräte (später auch für andere Kolonien), aus denen sich am besten der Gouvernementsrat konstruieren ließe, und für alle Kolonien kommunale Verwaltung in allen größeren Orten, das scheint mir das zu sein, was zunächst anzustreben ist und worauf dann langsam weiter gebaut werden kann! —

Möge es bei der bevorstehenden Verwaltungsreform gelingen, die Mittel zu finden, die in dem neuen Kolonialamt ein für die Kolonien ersprießliches Arbeiten gewährleisten.



Ergebnis.

Nachdem in den vorhergehenden Aufsätzen erfahrene und anerkannte Kolonialpolitiker die Hauptprobleme der deutschen Kolonialpolitik erörtert haben, fällt mir die Aufgabe zu, in einem Schlusaufsatz die Grundzüge dieser Darlegungen noch einmal kurz zusammenzufassen, um daraus Richtlinien für ein Programm, wie wir es uns für die Kolonialpolitik eines nationalen Liberalismus denken, abzulenken. *)

Die wertvollsten überseeischen Kolonialländer besitzt Deutschland leider nicht. Wir traten erst in die Reihe der Weltmächte ein, als die besten und fruchtbarsten überseeischen Länder bereits in festen Händen waren. Immerhin brauchen aber auch unsere Kolonien, wie Moritz Schanz in seinem Aufsatz über den wirtschaftlichen Wert unserer Kolonien hervorhebt, einen Vergleich mit den benachbarten Kolonien anderer Mächte nicht zu scheuen. Als Siedlungsgebiete größeren Maßstabes kommen allerdings unsere Kolonien nicht in Betracht. Wir müssen daher durch eine nationale Auswanderungspolitik (Lenkung der zur Ansiedlung in unseren Kolonien nicht geeigneten Auswandererschaft in erster Linie in die La Plata-Staaten) und durch Pflege und Stärkung des Deutschtums im Auslande (u. a. durch Unterstützung der deutschen Auslandsschulen) einen, wenn auch nicht vollwertigen, Ersatz für den Mangel an eignen großen Auswanderungsländern zu schaffen suchen. Als Lieferungsländer kolonialer Produkte (u. a. von Baumwolle, Kakao, Kautschuk, Kopra, Guttapercha, daneben Elfenbein, Nutzhölzern, Häuten, Federn, Wolle, Erzen) können unsere Kolonien eine nicht zu unterschätzende Bedeutung erlangen und mit ihrem Wert als

*) Es konnte nicht ausbleiben, daß die veröffentlichten Aufsätze einige Meinungsverschiedenheiten aufweisen und daß die Ansichten der Herren Verfasser sich nicht in allen einzelnen Punkten mit den meinigen decken. Es wird daher in den folgenden Zeilen hier und da ein Widerspruch mit den Ausführungen des einen oder anderen der Herren Mitarbeiter zutage treten. Ich glaube aber, daß durch diese, im übrigen nicht sehr bedeutenden Meinungsverschiedenheiten der Wert dieser Aufsatzserie nicht beeinträchtigt wird; denn es galt ja nicht, ein fertiges Kolonialprogramm aufzustellen, sondern die Erörterung der kolonialen Probleme in der national-liberalen Jugend anzuregen. Der Entwurf eines Kolonialprogramms, mit dem wir diese Aufsatzserie beschließen, soll die Kolonialdebatte in der national-liberalen Jugend nicht abschließen, sondern erst eröffnen.

Lieferungsländer, als Produktionsländer, steigt auch ihr Wert für unsere Industrieprodukte.

Sind auch unsere kolonialen Besitzungen nicht so groß und wertvoll wie wir es wohl wünschen möchten, so sind sie doch wertvoll genug, um ihnen eine tatkräftige Erschließungsarbeit zu widmen. Welche Bahnen nun beschritten werden müssen, um unsere Kolonien erfolgreich zu erschließen, ist in den veröffentlichten Aufsätzen eingehend erörtert worden.

In seinem Aufsatz über die koloniale Bodenpolitik hat Herr J. K. Vietor dargelegt, welche Fehler unsere Kolonialverwaltung auf dem Gebiete der Bodenpolitik gemacht hat. Den von Herrn Vietor angeführten praktischen Beispielen möchte ich noch eins hinzufügen, das in groteskster Weise die Fehler unserer kolonialen Bodenpolitik illustriert. Ich entnehme es einer Rede, die Adolf Damaschke auf dem Kolonialkongress 1905 in Berlin hielt: Im Jahre 1897 herrschten in Deutsch-Südwestafrika Unruhen, dazu war die Rinderpest ausgebrochen. Eine Eisenbahn Swakopmund-Windhoeck war eine Notwendigkeit. Die South West Afrika Company hatte aber das ausschließliche Recht auf den Eisenbahnbau zu erlangen gewußt. Trotzdem das Reich nun bat und drängte, weigerte sich die Gesellschaft beharrlich, die Bahn zu bauen. Da baute das Reich die Schienen. Die South West Afrika Company verbot den Eisenbahnbetrieb und das stolze Deutsche Reich spannte Maultiere vor seine Zügel! Endlich ließ sich die South West Afrika Company herbei, uns die Benutzung von Lokomotiven zu erlauben — gegen das Edelsteinmonopol im Ovambolande.

Unsere gegenwärtige Kolonialverwaltung ist nun bestrebt, die in der Ära Kayser v. Buchka begangenen Fehler so weit als möglich wieder gut zu machen. Sie hat eine aus Parlamentariern und hervorragenden Kolonialpolitikern zusammengesetzte Kommission einberufen, welche die s. St. erteilten Konzessionen nachprüfen und ein koloniales Bodenprogramm ausarbeiten soll. Es ist anzunehmen, daß sich die Kommission auf ein Programm einigt, das sich in seinen Grundzügen mit den diesbezüglichen für Ostafrika und Kamerun erlassenen kaiserlichen Verordnungen von 1895 und 1896 deckt. Hoffentlich werden auch die Grundsätze einer modernen Bodensteuerepolitik, die durch Einführung der Steuer nach dem gemeinen Wert und der Wertzuwachssteuer in Kiautschou mit Erfolg angewandt wurden, in das Bodenprogramm der Kommission aufgenommen. Die Steuer nach dem gemeinen Wert kommt einstweilen allerdings nur für einige

aufblühende Hafenplätze in Betracht. Die Wertzuwachssteuer ist jedoch schon heute in weit größerem Umfange möglich und notwendig.

Es genügt nun natürlich nicht, eine theoretisch gute Landordnung zu schaffen. Das haben u. a. die Erfahrungen in Kamerun bewiesen. Es ist die Aufgabe der Kolonialverwaltung, energisch dahin zu wirken, daß eine theoretisch gute Landordnung in Zukunft auch in der Praxis so gehandhabt wird, daß die Absicht der Gesetzgeber voll zur Geltung kommt. Nicht weiche Sentimentalität, sondern der Wunsch, unsere Kolonien einer gedeihlichen Entwicklung entgegenzuführen, diktiert die Forderung, die Eingeborenen nicht ihres Grund und Bodens zu berauben und ihnen ausreichende Reservate zu überlassen.

Zur Förderung der Besiedelung der siedlungsfähigen Gebiete unserer Kolonien sind ausreichende Areale an geeignete Bewerber unter den leichtesten Bedingungen zu überlassen. Den Ansiedlern muß jede mögliche Unterstützung durch die Kolonialbehörden zuteil werden. Der in Siedlungsgebieten stationierte Kolonialbeamte muß die Erkenntnis besitzen, daß die Ansiedler nicht seinethalben da sind, daß er vielmehr der Ansiedler wegen da ist. Er soll nicht in „vornehmer“ Abgeschlossenheit unter den Ansiedlern leben, er muß ihr Freund und Berater sein.

Die dringendsten Aufgaben der deutschen Kolonialpolitik liegen auf dem Gebiete der kolonialen Verkehrspolitik. Wie sehr wir auf diesem Gebiet im Rückstand sind, hat uns Herr Bezirksamtmann v. St. Paul-Jilatre in seinem Aufsätze über die **Verkehrspolitik in den Kolonien** gezeigt. Abgesehen davon, daß wir mit unseren Kolonien durch eigne Kabel nicht in Verbindung stehen und daß unsere Hafenanlagen noch manches zu wünschen übrig lassen, ist in allen unseren Kolonien benachbarten Ländern der Eisenbahnbau erheblich weiter fortgeschritten als wie bei uns. Ohne Eisenbahnen ist eine Bewirtschaftung unserer Kolonien zur Schaffung kolonialer Exportwerte in den der Küste um wenige Tagemärsche entfernt liegenden Gebieten unmöglich. Ohne Eisenbahnen ist die militärische Beherrschung, die Aufrechterhaltung des Friedens unmöglich. Eine großzügige Verkehrspolitik ist die erste Voraussetzung jedes kolonialen Erfolges.

Man liebt es, den Kolonialfreunden vorzuwerfen, daß sie an jedes Kolonialprojekt, das von irgend einer Seite ausgeheckt worden sei, mit einer Hurrastimmung heranträten. Mag hier und da auch einmal Uebereifer an der Arbeit gewesen sein, so trifft dieser Vorwurf doch auf die weit überwiegende Mehrheit

der Kolonialfreunde durchaus nicht zu. Gewiß, wir treten an alle kolonialen Bahnprojekte heran, durchdrungen von der Ueberzeugung, daß die ganze Entwicklung unserer Kolonien davon abhängt, daß wir Bahnen bauen. Aber wir verzichten nicht auf eine eingehende, sachliche Prüfung jedes Projektes und erst wenn wir ein Projekt nach Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse als aussichtsreich und notwendig erkannt haben, entschließen wir uns zu seiner Unterstützung.

Die Frage, ob das Reich oder Private Kolonialbahnen bauen sollen, kommt erst in zweiter Linie in Betracht. Die Hauptsache ist, daß Bahnen überhaupt gebaut werden. Die Interessen unserer Kolonien können jedoch am besten gewahrt werden, wenn das Reich die Bahnbauten übernimmt und die Bauausführung einer leistungsfähigen Firma überträgt. Bei der Finanznot des Reiches würde es nicht angängig sein, die Baukosten der Kolonialbahnen in den Etat einzustellen. Die Kosten der Bahnbauten werden am zweckmäßigsten aus den Mitteln einer vom Reiche garantierten Anleihe der betreffenden Schutzgebiete bestritten. Diesen Weg hat man für die Togo-Eisenbahnen gewählt. Erst wenn der Reichstag unter diesen Bedingungen dringende Bahnprojekte abgelehnt hat, sollte man ins Auge fassen durch Vergebung von Land-, Bergwerks- und anderen Konzessionen Privatgesellschaften zu Bahnbauten zu veranlassen, vorausgesetzt, daß die Konzessionen nicht gegen die oben erörterten Grundsätze der Bodenpolitik verstoßen, daß den Konzessionsinhabern keine Monopole für Gebiete in der Größe von Königreichen eingeräumt werden und daß dem Reiche ein entscheidender Einfluß auf die Tarifpolitik der Privatbahnen eingeräumt wird.

Eines der schwierigsten Probleme der Kolonialpolitik ist die Eingeborenenfrage, mit der sich der Aufsatz des Herrn Stabsarzt Dr. Arning beschäftigte. Die Erziehung der Eingeborenen zur Arbeit und die Förderung der Eingeborenenkulturen ist die Hauptaufgabe der Eingeborenenpolitik. Ueber die zweckmäßigste Art der Erziehung der Eingeborenen zur Arbeit lassen sich allgemein gültige Regeln nicht aufstellen, da die Stammesverschiedenheiten eine Generalisierung nicht zulassen. Daß die Bodenbesitzrechte der Eingeborenen in weitgehendstem Maße geschützt werden müssen, haben wir oben bereits betont. Zur Förderung der Volkskulturen sind die Bezirksämter, Militär- und Missionsstationen mit den notwendigen Hilfsmitteln (Sämereien etc.) reichlich auszustatten. Sie sind anzuhalten, in ihren Bezirken vorbildliche Volkskulturen ins Leben zu rufen.

Der Wert der Heranziehung der Eingeborenen zu Steuerleistungen ist nicht zu unterschätzen. Bei dem Erlaß von Steuergesetzen sollte man jedoch äußerst vorsichtig verfahren. Steuern dürfen nur dort auferlegt werden, wo die Macht des Reiches so gefestigt ist, daß ihre Eintreibung geschehen kann, ohne daß sie Aufstände im Gefolge haben könnte.

Alle unnötigen Eingriffe in die Rechte, Sitten und Gebräuche der Eingeborenen sind zu vermeiden. Wengleich der christlichen Mission weiteste Bewegungsfreiheit zu gestatten ist, so darf doch das Schulwesen nicht unter der ausschließlichen Herrschaft der Missionen stehen. Durch weltliche Regierungsschulen ist auch der nichtchristlichen Bevölkerung, vor allem den mohammedanischen Volksstämmen, eine gute Elementarbildung zu vermitteln.

Die Macht der Sultane und Stammeshäuptlinge darf nicht gehoben werden, es ist vielmehr nach dem Grundsatz „divide et impera“ zu verfahren. Die Behandlung der Eingeborenen muß eine derartige sein, daß sie den Eindruck eines entschlossenen, festen Willens und unbedingter Gerechtigkeit der Behörden empfangen.

Ruhe und Frieden kann in unseren Kolonien nur erzwungen werden, wenn die Gouvernements über ausreichende Streitkräfte verfügen. Uebertriebene Sparsamkeit bei der Bemessung der Schutztruppenstärke hat sich noch immer als die größte Verschwendung erwiesen.

Welch' außerordentliche Anforderungen die Kolonialpraxis an die Tatkraft, die Intelligenz und das Geschick unserer Kolonialbeamten stellt, ergeben schon die vorstehenden kurzen Darlegungen der wesentlichsten Aufgaben der Kolonialpolitik. Es kann nun leider nicht bestritten werden, daß unsere Kolonialbeamten und Offiziere sich nicht immer ihrer Aufgabe gewachsen zeigten. Der Assessorismus und Bureaukratismus hat in unseren Kolonien mitunter wunderbare Blüten getrieben und feudale Herren, die in dem heimatischen Offizierkorps unmöglich geworden waren, glaubte man in die Kolonien abschieben zu dürfen. Es muß auf das allerentschiedenste gefordert werden, daß diesem Unfug ein für allemal ein Ende gemacht wird. Das beste Beamtenmaterial ist für unsere Kolonien gerade gut genug. Nicht nur im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung unserer Kolonien, sondern auch im Namen der zahlreichen Offiziere und Beamten, die in unseren Kolonien mit bewunderungswürdigem Geschick und mit bewunderungswürdiger Ausdauer ihrer schwierigen Aufgabe Herr werden, müssen wir fordern, daß ihnen

nur Kameraden und Kollegen zur Seite gestellt werden, die ihrer würdig sind.

Was die Vorbildung der Kolonialbeamten anbelangt, so sollte man auch für die höheren kolonialen Verwaltungsposten weniger großen Wert auf abgelegte juristische Examina als auf praktische Befähigung zum Kolonialdienst legen. Man sollte Kaufleuten und Pflanzungsleitern, die ihre Fähigkeit, mit der eingeborenen Bevölkerung umzugehen und praktische Kolonialarbeit zu leisten, erwiesen haben, die höhere koloniale Verwaltungslaufbahn erschließen, indem man ihnen Gelegenheit gibt, sich durch den Besuch entsprechender kolonialrechtlicher Kurse oder Seminare die für die höheren Verwaltungsämter notwendigen juristischen und verwaltungstechnischen Kenntnisse anzueignen.

Die Notwendigkeit, den kolonialen Verwaltungsbehörden Beiräte zur Seite zu stellen, hat Herr F. Oloff in seinem Aufsatz über die koloniale Verwaltungsorganisation begründet. Die Zeiten der Autokratie sind vorüber und auch in unseren Kolonien haben sich allmählich die Voraussetzungen herausgebildet, die es ermöglichen, an die Stelle der autokratischen konstitutionelle Verwaltungsformen zu setzen. Für die Ansiedlerkolonien (Deutsch-Südwestafrika und Samoa) empfiehlt es sich schon heute, von der ansässigen weißen, reichsdeutschen Bevölkerung gewählte Gouvernements- bzw. Bezirksbeiräte zu errichten. Für die tropischen Kolonien ist die Errichtung von Beiräten empfehlenswert, in die Vertreter der in den Schutzgebieten handelstreibenden Firmen, der Vorstände der Pflanzungen und der Missionsanstalten zu berufen sind. Daß es ratsam ist, für Hafenplätze mit zahlreicherer kaufmännischer Bevölkerung gewählte kommunale Beiräte zu bilden, hat u. a. in jüngster Zeit die lächerliche Sodawasserflaschenverordnung des Bezirksamtmanns von Dar-es-Salaam bewiesen. Zweifellos wäre z. B. eine derart törichte Verordnung nicht erlassen worden, wenn sie einem Kommunalrat zur Begutachtung hätte vorgelegt werden müssen.

Daß die Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes zu einem selbständigen Kolonialamt mit einem verantwortlichen Staatssekretär an der Spitze ausgebaut werden muß, ist jedem klar, der unserer kolonialen Arbeit nicht prinzipiell durchaus ablehnend gegenübersteht. Daß diese Forderung bald verwirklicht sein wird, kann wohl, trotz des Reichstagsbeschlusses vom 26. Mai d. J., keinem Zweifel unterliegen.

Um die vorstehend skizzierten Aufgaben unserer Kolonialpolitik erfolgreich zu lösen, bedarf es der ernststen Mitarbeit

aller Kolonialfreunde. Die Ueberzeugung, daß Deutschland Kolonialpolitik treiben muß, muß Gemeingut des deutschen Volkes werden. Wenn die veröffentlichten Aufsätze und der nachstehende Entwurf eines nationalen und liberalen Kolonialprogramms dazu beitragen, Interesse und Verständnis für unsere kolonialpolitischen Aufgaben zu wecken und zu vertiefen, so haben sie ihren Zweck erfüllt.

* * *

Entwurf zu einem Kolonialprogramm.

Um unsere Kolonien einer gedeihlichen Entwicklung entgegenzuführen, fordern wir:

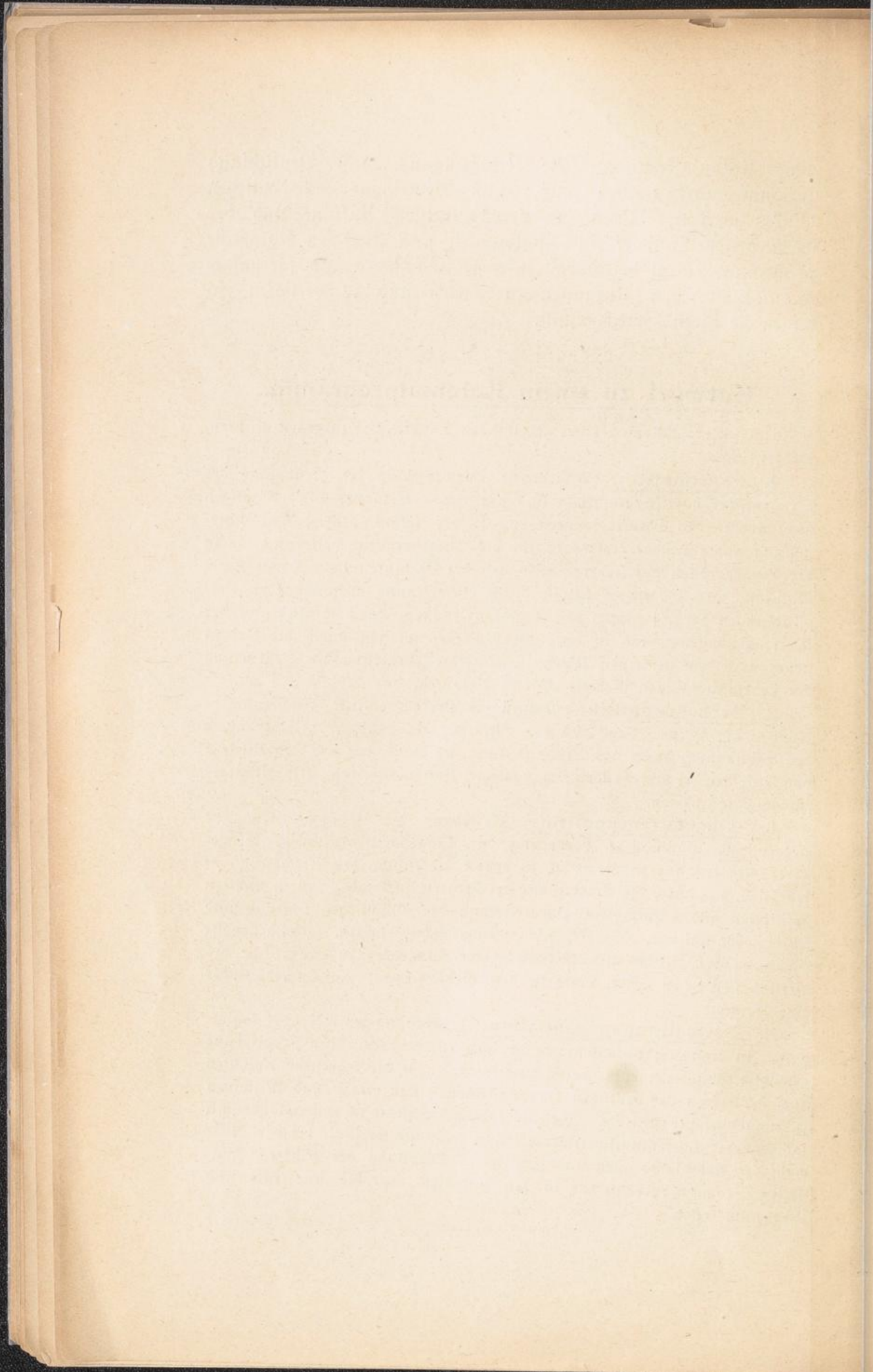
1. Bodenpolitik: Allgemeine Durchführung der Grundsätze der für Deutsch-Ostafrika, Kamerun und Kiautschou erlassenen Landordnungen nicht nur in der Theorie sondern auch in der Kolonialpraxis, d. h. Sicherstellung ausreichender Reservate für die Eingeborenenbevölkerung, Schutz der Eingeborenen vor Uebervorteilungen bei Verkäufen ihres Landes, Bekämpfung der Bodenspekulation durch Auferlegung entsprechender Verpflichtungen bei Erteilung von Landkonzessionen, durch Einführung der Wertzuwachssteuer und in aufblühenden Hafenplätzen durch die Bodensteuer nach dem gemeinen Wert. Tatkräftige Förderung der Besiedelung der siedlungsfähigen Gebiete unserer Kolonien.

2. Verkehrspolitik: Großzügige Verkehrspolitik. Beschleunigten Ausbau der Häfen, Wege und vor allem der Bahnanlagen. Uebernahme der Bahnbauten durch das Reich, Deckung der Baukosten aus den Mitteln von Anleihen der betreffenden Schutzgebiete, Bauausführung durch leistungsfähige Privatfirmen.

3. Eingeborenenpolitik: Erziehung der Eingeborenen zur Arbeit und planmäßige Förderung der Eingeborenenkulturen. Eingeborenensteuern nur in Gebieten, in denen die Macht des Reiches so gefestigt ist, daß durch die Eintreibung der Steuern Aufstandsgefahren nicht zu befürchten sind. Vorsichtige Paralyse der Macht der Sultane und Stammeshäuptlinge. Starke, schlagfertige Schutztruppen. Weitgehendste Schonung der Sitten und Gebräuche der Eingeborenen. Weltliche Regierungsschulen in erster Linie in den Gebieten mit mohammedanischer Bevölkerung.

4. Verwaltungsorganisation: Selbständiges Reichskolonialamt. In Ansiedler-Kolonien von der weißen, reichsdeutschen Bevölkerung gewählte Gouvernements- bzw. Bezirksräte. Für die tropischen Kolonien aus Vertretern der deutschen Handelsfirmen, Pflanzungen und Missionen zusammengesetzte Beiräte. Gewählte Kommunalräte in Hafenplätzen mit zahlreicherer kaufmännischer Bevölkerung. Größte Sorgfalt bei der Auswahl der Kolonialbeamten und Offiziere. Eröffnung der höheren kolonialen Beamtenlaufbahn für in den Kolonien erprobte Kaufleute und Pflanzungsleiter.





Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Staats- und Uni.-Bibliothek Bremen

46\$0 00 527 560 1

