



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wagner, Rudolf: Koloniale Eisenbahnpolitik

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Koloniale Eisenbahnpolitik

Von Rudolf Wagner in Berlin



seit dem verfloffenen Sommer, als ich an dieser Stelle die Grundlagen und Hauptgesichtspunkte für unsre koloniale Eisenbahnpolitik zu skizzieren versuchte, ist in unserm politischen Leben eine tiefgehende Wandlung eingetreten, die es ermöglicht, unsre kolonialen Bestrebungen von einem höhern Standpunkte zu betrachten. Bergegenwärtigt man sich den vorjährigen Tiefstand der kolonialen Konjunktur, die durch die Reichstagsbeschlüsse vom 19. Mai gekennzeichnet war, als der verfloffene Reichstag drei wichtige Kolonialvorlagen ohne jede sachliche Begründung unter den Tisch fallen ließ, so hätte man einen solchen Umschwung nicht für möglich gehalten. Es ist immerhin anzunehmen, daß das damalige Verhalten des Reichstags gegenüber den heute bewilligten Vorlagen — Reichskolonialamt, Entschädigung der südwestafrikanischen Ansiedler, Eisenbahn — Lüderigbücht — Reetmannshoop — der spätern Reaktion zugunsten der Kolonialpolitik den Boden bereitet hat. Erst der 19. Mai hat den nationalen Parteien, hat der Regierung die Augen darüber geöffnet, daß unter der damaligen Volksvertretung unsre Kolonialpolitik in den Sumpf geraten mußte. Es ist ein wahres Glück, daß uns in dieser schweren Zeit ein Mann beschert worden ist, der es verstand, unsern kolonialen Bestrebungen politisch den gebührenden Platz zu erkämpfen. Es soll dem neuen Leiter der Kolonialverwaltung unvergessen bleiben, daß er es bei der Verfechtung der Interessen seines Wirkungskreises auf Biegen oder Brechen hat ankommen lassen, der Regierung, daß sie ihm dabei den Rücken gedeckt hat. Unvergessen soll es auch den nationalen Verbänden sein, voran dem Flottenverein und dem Wahlverein alter Afrikaner, daß sie mutig die Lücke ausgefüllt haben, die leider die Deutsche Kolonialgesellschaft gelassen hatte, als es galt, die Mehrheit des deutschen Volkes im Sturm für den kolonialen Gedanken zu gewinnen und mobil zu machen. Der beispiellose Erfolg dieser Werbetätigkeit, der durch Dernburgs klare Darlegungen über die Bedeutung der Kolonien für die Nationalwirtschaft und die Zukunft des deutschen Volkes das Rückgrat gegeben worden ist, ist zu bekannt, als daß wir näher darauf einzugehn brauchen.

Die Mehrheit des deutschen Volkes ist heute davon durchdrungen, daß die Kolonien ein wertvoller Teil unserer nationalen Wirtschaft werden können, wenn wir uns entschließen, die Opfer zu bringen, die die Erschließung dieses großen Besitzes fordert. Es gilt nun, diesen Gedanken zu vertiefen, nicht nur durch Aufklärung, sondern auch durch die Tat. Bei der arbeitenden Bevölkerung beginnt die Erkenntnis zu dämmern, daß mit der Erschließung der Kolonien zu allererst ihre Interessen gefördert werden. In den künstlich genährten Widerstand der Arbeiterchaft gegen alles, was mit Übersee zu tun hat, ist Bresche gelegt worden, und diese Bresche wird am besten dadurch erweitert, daß die deutsche Industrie den Gedanken, in den Kolonien eine eigne Produktion ihrer wichtigsten Rohstoffe, ein Absatzgebiet für ihre Erzeugnisse zu schaffen, in die Tat umsetzt. Vielversprechende Anfänge dazu sind vorhanden; Sache des Mutterlandes ist es jetzt, diesen Bestrebungen durch Schaffung entsprechender Verkehrsmittel eine bestimmte Aussicht auf Erfolg zu gewährleisten, überhaupt mit allen geeigneten Mitteln den privaten Unternehmungsgeist anzuregen und zu fördern. Die neue Volksvertretung ist in ihrer Mehrheit ja auch davon durchdrungen, daß sie unsern Kolonialbesitz als untrennbaren und wichtigen Teil der nationalen Volkswirtschaft betrachten muß. Und darin liegt die grundsätzliche Wandlung, durch die unsere Kolonialpolitik und damit auch die Eisenbahnpolitik auf eine veränderte Basis gestellt ist. Die Konsequenzen sind der Volksvertretung allerdings noch nicht völlig klar geworden, sonst hätte sie nicht in den letzten Tagen erst die wichtigste Grundlage für den Wiederaufbau von Südwestafrika, die Entschädigung der auf eine gesunde Kreditwirtschaft angewiesenen Ansiedler um ein Drittel beschritten.

Dieser Vorfall gibt zu denken, zumal da er sich sogar noch unter dem freischen Eindruck einer tiefgehenden nationalen Bewegung zugunsten der Kolonien zutrug. Er beweist, daß die neue Kolonialfreundlichkeit eines Teils der Reichstagsmehrheit noch mit großer Vorsicht behandelt und sorgfältig genährt und gepflegt sein will. Da sich eben dieser Teil der Mehrheit vorwiegend aus Vertretern der Industrie und des Handels zusammensetzt, so ist ihm nur mit nüchternen wirtschaftlicher Erwägung beizukommen. Es ist deshalb notwendig, daß in dem neubewilligten Reichskolonialamt die Grundlage für eine den besondern wirtschaftlichen Bedürfnissen der Kolonien in jeder Beziehung angepasste Organisation geschaffen wird, daß bei dem kolonialen Beamtenkörper der Hauptwert auf eine praktisch-volkswirtschaftliche Durchbildung gelegt wird, vermöge deren die Zentralverwaltung befähigt ist, alle Erscheinungen des wirtschaftlichen Lebens zu beobachten und deren Bedeutung und Wirkung für ihre besondern Aufgaben zu würdigen. Dies ist um so wichtiger, als das Endziel sein muß, die Kolonien, um sie zu freierer Entfaltung zu bringen, finanzpolitisch auf eigne Füße zu stellen, sie dabei aber wirtschaftlich inniger mit dem Mutterlande zu verbinden.

In Dernburg haben wir endlich einen Mann an die Spitze der Kolonialverwaltung bekommen, der vermöge seiner frühern Tätigkeit befähigt ist, das Gesamtwirtschaftsleben von höherer Warte zu übersehen, also auch zu beurteilen,

was das Deutsche Reich von seinen Kolonien erwarten, demnach für sie ausgeben kann.

Da ausreichende Verkehrsmittel die allererste Voraussetzung für eine großangelegte Erschließungstätigkeit sind, so hat der neue Kolonialleiter sein Hauptaugenmerk auf die Eisenbahnfrage gerichtet und ist sofort daran gegangen, durch Sammlung des einschlägigen Tatsachenmaterials in der öffentlichen Meinung einem in den Einzelheiten noch festzulegenden Eisenbahnplan den Boden zu bereiten. Diesem Zweck dient die kürzlich der Öffentlichkeit übergebene Denkschrift über die Eisenbahnen Afrikas. Die Denkschrift vermeidet jede unmittelbare Stellungnahme zu den in ihr besprochenen Eisenbahnprojekten, sie will lediglich eine gedrängte Darstellung der Grundlagen und Ausgangspunkte für eine koloniale Eisenbahnpolitik in Afrika geben. Im allgemeinen erfüllt sie diesen Zweck in ausreichendem Maße, wenn auch einzelne Punkte etwas schärfer hätten umgrenzt, bestimmte grundlegende Angaben konsequenter nach zum Teil näherliegendem Material hätten durchgeführt werden können.

Aus der Denkschrift sollen sich die beteiligten Kreise von der künftigen Ausgestaltung der Verkehrsmittel ein Bild machen und sich über die zunächst zu bauenden Eisenbahnlinien klar werden. Unseres Erachtens ist am wichtigsten, daß sich die Kolonialverwaltung selbst darüber so bald wie möglich klar wird, denn aus dem vorliegenden Material läßt sich leicht ein Urteil bilden, es wäre dies sogar schon früher möglich gewesen. Die Interessentkreise werden natürlich die Eisenbahnen, die speziell ihnen nützen, für notwendig erklären, was ihnen nicht zu verdenken ist. Immerhin ist es dankenswert, daß das wichtigste Material der breitem Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden ist, doch sollte dies den Gang der Sache nicht aufhalten.

Die Ergebnisse der Denkschrift sollen, wie ausdrücklich betont wird, nicht als Programm aufgefaßt werden. Sie wirken aber unwillkürlich doch als Programm, wenn auch nicht auf eisenbahnpolitischem Gebiet, denn sie laufen auf die Erkenntnis hinaus, daß ein groß angelegtes Eisenbahnnetz nur von den einzelnen Schutzgebieten selbst gebaut und betrieben werden kann, also die finanzpolitische Selbständigkeit der einzelnen Schutzgebiete voraussetzt, die diesen die Aufnahme eigener Anleihen zum Bau von Bahnen ermöglicht. Dieser Gedanke ist, wie wir weiter unten sehen werden, durchaus richtig, da auf diese Weise verschiedene Hindernisse, die dem Bau großer Bahnen in den Kolonien entgegenstehen, beseitigt werden können.

Ich bekenne mich durchaus zu der Auffassung Dernburgs, daß unsere afrikanischen Kolonien wirtschaftliche Werte in ausreichendem Maße in sich bergen und eine Erschließung großen Stils rechtfertigen. Es fragt sich nur, ob sein Weg, der uns erst über die Einführung der Selbstverwaltung in den Kolonien zum Ziele bringt, nicht die Schaffung der allernotwendigsten Verkehrslinien verzögert.

Bis jetzt ist in der Denkschrift der Reformgedanke nur hingeworfen worden. Wir wissen nicht, ob er von der Volksvertretung so rasch in zustimmendem Sinne aufgenommen wird. Bis zur Verwirklichung können noch mancherlei

Schwierigkeiten entstehen, zumal da die Grundlagen der Selbstverwaltung in den Kolonien zum Teil noch in den Anfängen stecken.

Noch vor Jahresfrist kam ein großzügiger Eisenbahnplan ernsthaft nicht in Betracht, denn es war bei der damaligen politischen Lage keine Aussicht für seine Verwirklichung vorhanden. Erst heute können wir, gestützt auf eine kolonialfreundliche Mehrheit, mit einiger Bestimmtheit erwarten, daß uns eine völlige Umgestaltung des Kolonialsystems dem Ziele, das den Kolonialpolitikern längst vorschwebte, näherbringen wird. Der Weg bis dahin ist aber noch weit und vielleicht auch dornenvoll. Es wird davon abhängen, ob das Kolonialamt den goldnen Mittelweg finden wird, auf dem ihm die gesamte kolonialfreundliche Reichstagsmehrheit folgen kann, ob sie sich nicht vielleicht durch Interessenskreise auf einen Weg drängen lassen wird, der den Widerspruch der öffentlichen Meinung und eines Teils der kolonialfreundlichen Volksvertreter erregt. Die Frage ist nun, was in der Zeit, die die Vorbereitung der Reform erfordert, für den Eisenbahnbau in den Kolonien geschehen soll.

Das in der Denkschrift angedeutete, künftige Verkehrsnetz umfaßt bekannte, mehr oder weniger zum Teil schon von privater Seite erkundete Projekte und ist im großen und ganzen durchaus zu billigen. Wenn man von einzelnen vorwiegend Sonderinteressen entsprungenen Kombinationen abieht, so kommen folgende Eisenbahnen in Betracht: in Togo eine das Land in seiner ganzen Tiefe erschließende Inlandbahn, entweder als Verlängerung der sich im Bau befindenden Linie Lome—Paleine oder als gesonderte, ebenfalls von Lome ausgehende, sich aber in der ersten Hälfte weiter östlich haltende Eisenbahn; in Kamerun eine Verlängerung der im Bau begriffnen Linie von Duala nach den Manengubabergen vorläufig bis Adamaua (Venué), natürlich mit handelspolitischer Abschließung nach der englischen Venué—Niger-Wasserstraße, ferner eine sich mehr südlich haltende Eisenbahn von Duala nach Saunde—Njong—Kadei, endlich eine Stichbahn im südlichsten Grenzgebiet der Kolonie; in Südwesafrika eine Verbindung zwischen Windhuk und dem Süden über Keetmanshoop nach Warmbad; in Ostafrika die „Nordbahn“, das heißt die bis zum Viktoriassee verlängerte Usambarabahn, die „Zentralbahn“ von Daresjalam über Morogoro—Tabora nach dem Tanganjikasee, endlich die „Südbahn“ von Kilwa über Songea nach dem Nyassasee.

Es wären dies, um ungefähr ein Bild zu geben, schätzungsweise 6000 Kilometer Eisenbahn. Die Baukosten würden, 80000 bis 100000 Mark für den Kilometer gerechnet, 480 bis 600 Millionen Mark, die vom Reich zunächst mit 3 vom Hundert zu garantierenden Zinsen $14\frac{1}{2}$ bis 18 Millionen betragen. Von diesen 6000 Kilometern sind etwa 1400 schon gebaut, diese kämen somit in Wegfall, die Zinsen dagegen bleiben in der Hauptsache vorläufig bestehen. Mit einer neuen Last von solcher Höhe, wenn sie auch erst im Verlauf von etwa zehn bis zwanzig Jahren, allmählich ungefähr die genannte Höhe erreichen und sich nach kurzer Zeit mit der steigenden direkten und indirekten Rentabilität der fertigen Bahnen wieder verringern würde, hätte das Reich zunächst zu rechnen.

Wenn wir nun annehmen, daß die einzelnen Schutzgebiete nach Befreiung von den militärischen Ausgaben ihre allgemeinen Verwaltungskosten selbst aufbringen, so würde das Reich jährlich außer der obigen Zinsenlast die Kosten für die Truppenmacht der einzelnen Kolonien übernehmen müssen. Die Frage, ob das Reich mit Rücksicht auf seine augenblickliche Finanzlage zur Übernahme dieser neuen, sich aus einer Erschließung der Kolonien in großem Stil ergebenden Lasten in der Lage ist, ist leider zu verneinen. Die weitere Voraussetzung für die Schaffung eines großangelegten Eisenbahnnetzes in den Kolonien wäre demnach die Neugestaltung und Vermehrung der Reichseinnahmen, die allerdings schon in der Luft liegt und nicht mehr allzulange auf sich warten lassen wird. Vorher wird auch an die finanzpolitische Loslösung der Kolonien kaum gedacht werden können, um so weniger, als die Grundlagen für eine Selbstverwaltung, nämlich Aufbringung der Verwaltungskosten von der Kolonie selbst und eine entsprechende weiße Bevölkerung, bis jetzt nur in einem Teil der Kolonien vorhanden sind.

Leider hat die nunmehr beendigte Beratung des Kolonialetats keinerlei Andeutungen darüber gebracht, wie sich die Regierung die Lösung aller dieser Fragen denkt. Denn ehe die Kolonialverwaltung der Öffentlichkeit in Gestalt der Denkschrift Anhaltspunkte für den Umfang der für die Erschließung der Kolonien nötigen Mittel in die Hand gegeben hat, hat sie sich doch wohl ungefähr ein Bild gemacht, wie und innerhalb welchen Zeitraums die angedeuteten Pläne verwirklicht werden könnten.

Wenn man von den hierzu noch nicht vorhandenen Voraussetzungen abseht, muß die in der Denkschrift vorgesehene Unternehmungsform, nämlich Bau und Betrieb durch die Kolonie selbst, entschieden gebilligt werden. Es ist durchaus richtig, daß ein größeres Verkehrsnetz in einer Hand vereinigt sein muß, denn nur so ist es möglich, durch eine ausgleichende Tarifpolitik die Wirkungen unrentabler Strecken in großen Überlandbahnen zu beseitigen. Vor Jahren, als von großangelegten Eisenbahnnetzen in unsern Kolonien mit Rücksicht auf die verzeifelten politischen Verhältnisse noch keine Rede sein konnte, hatte Professor Hans Meyer in seinem grundlegenden Buche über die Eisenbahnen in Afrika eine Rentabilitätsgrenze für Kolonialbahnen rechnermäßig aufgestellt; aber diese Grenze kann beim Betrieb durch die Kolonie selbst außer acht gelassen werden, weil diese nicht auf die direkte Rentabilität einer Bahn angewiesen ist, sondern durch weitgehende Staffeltarife auch billige Massenprodukte marktfähig machen und sich indirekt durch die Mehreinnahmen aus Zöllen und Steuern schadlos halten oder den Ausfall durch entsprechend höhere Tarifierung anderer Linien ausgleichen kann. Für einzelne Privatbahnen ist diese Rentabilitätsgrenze nicht völlig aus der Welt zu schaffen, wenn sie heute unter veränderten Produktionsverhältnissen auch etwas weiter gefaßt werden kann. Heute sind die Bahnen nicht mehr fast ausschließlich auf Ölfrüchte als Massenartikel angewiesen, sondern können auf stärkere Beschäftigung aus der Produktion von Baumwolle, Faserpflanzen, Kautschuk usw. rechnen. Die Tatsache, daß die meisten Kolonialbahnen schon nach kurzer Zeit ihre Betriebskosten

aufbrachten und eine gewisse Rentabilität erreichten, ist nicht beweiskräftig, da diese Bahnen durchweg innerhalb jener Rentabilitätsgrenze liegen.

Auch das Beispiel der Ugandabahn, das immer wieder für die Rentabilität großer Überlandbahnen angeführt wird, beweist hier gar nichts, denn diese Bahn bringt wohl ihre Betriebskosten auf, nicht aber die Zinsen für das Anlagekapital und zieht zudem 55 vom Hundert ihrer Einnahmen aus dem deutschen Gebiet. Kommen diese 55 vom Hundert durch den Bau einer deutschen Konkurrenzbahn, der kürzern „Nordbahn“, in Wegfall, so ist es um die „Rentabilität“ der Ugandabahn herzlich schlecht bestellt. Wenn wir an unsern künftigen großen Überlandbahnen auch unproduktive Strecken in dem Umfange wie die Ugandabahn nicht aufzuweisen haben, so muß uns das Beispiel der Ugandabahn doch eine Mahnung sein, Wirtschaftsgebiete im tiefem Hinterland möglichst auf dem direktesten Wege zu erreichen und Abweichungen von diesem Grundsatz spätern Zeiten zu überlassen, wenn die Kolonien einmal in großem Umfange erschlossen worden sind.

Da, wie gesagt, die Verwirklichung großangelegter Eisenbahnpläne in sämtlichen Kolonien von noch nicht vorhandenen Voraussetzungen abhängt, da also noch Jahre vergehen können, bis ein planmäßiges Vorgehen in dem angedeuteten Umfange möglich ist, so ist es zunächst notwendig, sich darüber klar zu werden, was inzwischen geschehen soll. In Togo steht der erwähnten Unternehmungsform weiter nichts im Wege, und nach Fertigstellung der Bahn nach Palime ist die Eisenbahnfrage überdies zunächst nicht allzudringend. In Südwesafrika ist die Kolonie ebenfalls schon als Unternehmerin aufgetreten, und außerdem ist auch dort mit dem Ausbau der Südbahn nach Keetmanshoop den dringendsten Bedürfnissen vorläufig genügt. In Kamerun wird noch einige Zeit bis zur Fertigstellung der Manengubabahn vergehen, höchstens wäre dort der halbige Bau einer Bahn zur Erschließung und Sicherung des Südens zu erwägen. In diesen drei Kolonien kann man also der weiteren Entwicklung mit einer gewissen Ruhe zusehen.

Anders in Ostafrika. Für diese Kolonie ist eigentlich die Idee eines planmäßigen Vorgehens in großem Stile besonders zugeschnitten. Nirgends herrscht andererseits ein größerer Widerstreit der Meinungen über die Einzelheiten des künftigen Eisenbahnnetzes. Nirgends ist aber auch bis jetzt so wenig für die Erschließung geschehen und soviel versäumt worden wie in Ostafrika, daß man wirklich die Entwicklung der Dinge nicht mehr ruhig abwarten kann.

Es liegt in der Eigentümlichkeit der geographischen Verhältnisse begründet, daß unsre ostafrikanische Kolonie in großem Stile nur durch Verbindung des reichen zentralafrikanischen Seengebiets mit der Küste erschlossen werden kann. Die Grundidee des ostafrikanischen Eisenbahnplanes, die Erschließung der drei dortigen Wirtschaftszentren des Viktoria-, Tanganjika- und Nyassaseegebiets scheint noch nicht recht begriffen worden zu sein oder gewissen Sonderinteressen zuwiderzulaufen, denn sonst würden nicht immer wieder neue Kombinationen auftauchen, die nur Unklarheit schaffen und die geeignet sind, die Rentabilität unsrer Bahnen zu erschweren und den Nachbarcolonien die Konkurrenz zu erleichtern. Wir meinen damit die Idee, das Viktoriaseegebiet von

Tabora, das Nyassagebiet von Kilossa aus zu erschließen, also den gesamten Verkehr auf die Zentralbahn zu leiten. Damit würde allerdings ein wesentlich stärkerer Verkehr auf der Zentralbahn erreicht werden, als diese durch sich selbst schaffen könnte, aber der Hauptzweck, die englische Konkurrenz im Viktoria- und Nyassaseegebiet auszuschalten, würde nicht erreicht werden, denn die kombinierte Zentralbahn könnte den Konkurrenzkampf mit der kürzern Ugandabahn ebensowenig wie mit einer parallel mit der deutsch-portugiesischen Grenze geplanten englischen Nyassabahn aufnehmen. Was dies für uns bedeuten würde, davon gibt die erwähnte Tatsache ein Bild, daß die Ugandabahn 55 vom Hundert ihrer Einnahmen aus dem deutschen Gebiete zieht. Dazu käme dann noch, daß sowohl im Norden wie im Süden die Zwischengebiete, die vielfach bedeutend wertvoller sind als die Zentralbahngebiete, für absehbare Zeit ohne Bahn bleiben würden. Denn darauf läuft das Bestreben der Zentralbahninteressenten hinaus. Der Leiter der Erkundungsexpedition für die Linie Kilossa-Fringa hat sich sogar unverblümt dahin ausgesprochen, daß er die von ihm erkundete Abzweigung der Zentralbahn von Kilossa über Fringa nach dem Nyassa als die Hauptlinie, die Südbahn von Kilwa nach dem Nyassa als eine vielleicht später einmal zu bauende Entlastungsbahn betrachtet. In der Dernburgschen Denkschrift ist diese Linie wie alle andern nur nebenbei erwähnt, ohne jede Stellungnahme. Es ist also nicht bekannt, wie man an der amtlichen Stelle darüber denkt. Bedenklich ist nur, daß der Kolonialdirektor im Herbst eine Vorlage zum Weiterbau der Zentralbahn nach Kilossa einbringen will, obwohl es ja noch nicht einmal feststeht, ob die Bahn bis Morogoro in diesem Jahre noch fertig wird. Wenn auch nicht anzunehmen ist, daß jene Bahnpläne nach Fringa mit der kommenden Vorlage im engeren Zusammenhange stehn, so wäre eine baldige endgiltige Stellungnahme der Regierung zur ostafrikanischen Bahnfrage doch recht erwünscht.

Mit vielen Kosten und echt deutscher Gründlichkeit sind seit Jahren die drei Hauptlinien: Nordbahn, Zentralbahn und Südbahn, erkundet worden, und man könnte sich wirklich darüber klar geworden sein, welche Linie die meisten Aussichten bietet. Die Verwirklichung aller drei Linien auf einmal ist im Augenblick noch nicht möglich, es ist auch fraglich, ob sich dies gegebenenfalls in Rücksicht auf die Arbeiterfrage in befriedigendem Tempo bewerkstelligen ließe. Es wäre darum doppelt notwendig, daß endlich einmal da, wo am meisten zu erwarten ist, ein ernsthafter Anfang gemacht wird. Wer die wirtschaftlichen Verhältnisse in den Gebieten der drei Eisenbahnen nüchtern und unparteiisch betrachtet, wird nicht mehr zweifelhaft sein können, wo unsre dringendste Aufgabe liegt. Die Nordbahn wird jederzeit, zum mindesten auf deutschem Gebiete, die Konkurrenz der Ugandabahn aus dem Felde schlagen können und sofort von dem durch diese Bahn geschaffnen Verkehr profitieren. Bei der Zentralbahn, die 1400 Kilometer lang werden soll, wird die Erreichung einer gewissen Rentabilität wegen dieser enormen Länge sehr fraglich sein, dagegen finden sich bei der Südbahn alle Faktoren für eine gute direkte und indirekte Rentabilität zusammen. Durch ihre verhältnismäßige Kürze (670 Kilometer) ist sie von vornherein gegenüber den

andern Bahnen günstig gestellt. Sie wird ohne weiteres den nicht unbedeutenden Nyassaverkehr an sich ziehen und wahrscheinlich die geplante portugiesisch-englische Parallelbahn, die wesentlich länger ist, hintertreiben. Außerdem durchquert sie auf ihrer ganzen Länge gutes Kulturland, besonders Baumwollland, und würde sofort die geplante Baumwollkultur in großem Stil in verhältnismäßiger Küstennähe ermöglichen. Endlich findet sie an ihrem Endpunkte brauchbare Kohlenlager vor, also billige Betriebsmittel, ein Umstand, der im Hinblick auf die dortigen hohen Kohlenpreise nicht unbedeutend bei der Rentabilität mitsprechen würde. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der sofortige Bau der Südbahn einem spätern planmäßigen Vorgehen den Boden bereiten würde. Gerade diese Bahn ist wie keine andre befähigt, der Öffentlichkeit die guten Ausichten unsrer Kolonialbahnen vor Augen zu führen und der weitem Erschließungstätigkeit einen moralischen und wirtschaftlichen Rückhalt zu schaffen.

Vor allem ist dringend zu raten, endlich bei der Stange zu bleiben und nicht fort und fort von einem Projekt zum andern zu schwanken. Wir sind noch keineswegs über den Berg. Ob die Kolonialfreundlichkeit der augenblicklichen Reichstagsmehrheit allen Anforderungen der Kolonien standhalten wird, ist noch nicht unbedingt sicher. Wir haben noch keine Garantie, ob die nationale Linke im Reichstage nicht vor den Kosten eines großen Eisenbahnnetzes in den Kolonien zurückschrecken wird. Die Regierung kann dem nur durch gewissenhafte, streng objektive Aufstellung ihrer Forderungen begegnen. Der Reichstag muß den Eindruck gewinnen, daß die künftigen Eisenbahnvorlagen ausschließlich nüchternen wirtschaftlicher Erwägung entspringen.

Sedenfalls sollte man nicht länger zögern. Die Lösung der kolonialen Eisenbahnfrage ist unsre dringendste Aufgabe, und das neue Reichskolonialamt könnte sich durch nichts besser einführen als durch Beschleunigung der Entscheidung. Es sollten sich doch wohl Mittel und Wege finden, die geplante Reform vorzubereiten, ohne daß dadurch dringende Aufgaben liegen bleiben. Die deutsche Industrie, das deutsche Kapital ist bereit, sich an der Erschließung der Kolonien tätig zu beteiligen und wartet nur auf die Verkehrsmittel, um geplante Unternehmungen verwirklichen zu können. Man sollte solchen Bestrebungen möglichst rasch entgegenkommen. Zeit ist Geld!



Das russische Agrarproblem



Im 9. Heft haben wir die Leser auf die Beilage zum 23. Bande von Brauns Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik aufmerksam gemacht, die Rußlands Übergang zum Scheinkonstitutionalismus von Max Weber enthält. Der Band (237 Seiten in engem kleinem Druck) ist keine Geschichte und kann als Bericht über gegenwärtig Geschehendes, wie der Verfasser selbst sagt, keine sein, sondern eine Chronik; freilich nicht im ältern Sinne des Wortes,