



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Die französische Bahnkonzession in Abessinien

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



## Die französische Bahnkonzession in Abessinien



och ist nicht völlig klar, was neuerdings in Abessinien in bezug auf die vielgenannte französische Bahnkonzession vorgegangen ist. Die Nachrichten widersprechen einander vollständig, während einzelne behaupten, Kaiser Menelik habe der französischen „Äthiopischen Bahngesellschaft“ die früher erteilte Konzession zum Bau der Strecke Dire Dauah (Harrar) – Addis Ababa wegen Nichterfüllung ihrer Verpflichtungen endgültig entzogen, versichern andre Berichte, der Negus denke gar nicht daran, im Ernst einen solchen Schritt zu tun, und er könne höchstens eine ähnlich lautende Drohung gebraucht haben, um den Bahnbau zu beschleunigen. Diese Meinung wird unter anderm auch von dem gegenwärtig in Paris weilenden Arzt Dr. Vitalien geteilt, dem seinerzeit persönlich von Menelik die Konzession zugesichert wurde.

Ist man somit auch noch nicht in der Lage, sich ein klares Bild von den neuesten verkehrspolitischen Vorgängen in Abessinien zu machen, so muß doch zugegeben werden, daß die Meldungen von der erfolgten Annullierung der französischen Bahnkonzession sehr viel innere Wahrscheinlichkeit für sich haben, und daß man Ursache hat, den Ablehnungsversuchen etwas skeptisch gegenüberzustehen. Ist es doch nicht das erstemal, daß die von den Franzosen vom Hafen Djibuti in ihrer Obockolonie nach Abessinien hineingebaute Bahn und deren geplante Verlängerung bis zu Meneliks Hauptstadt Addis Ababa zu politischen Differenzen Anlaß gegeben hat, und hat doch Kaiser Menelik auch nicht zum erstenmal gedroht, daß er die europäischen Völker beim Bau der seit langer Zeit geplanten Bahn Dire Dauah – Addis Ababa völlig ausschalten und das Unternehmen auf eigne Hand in Angriff nehmen werde! Es gibt sogar nur wenig Eisenbahnlinien auf Erden, die von den ersten Anfängen ihrer Herstellung an fortwährend so zu allerhand internationalen Streitigkeiten und Eifersüchteleien Anlaß gegeben haben, wie jene französische Bahnlinie in Abessinien, die bis auf den heutigen Tag mit einem gewissen Recht als die einzige Bahnlinie des interessanten afrikanischen Alpenlandes bezeichnet werden kann!

Abgesehen nämlich von einer kurzen Bahnlinie Massaua — Guinda, die die Italiener in ihrer Kolonie Erythräa in einer Länge von 77 Kilometern gebaut haben, die aber fast nur lokale Bedeutung hat, ist die von den Franzosen zwischen Djibuti und Dire Dauah gebaute, 296 Kilometer lange Bahn die einzige, die in Abessinien bisher existiert, und es ist 1906 den Franzosen auch ausdrücklich zugesichert worden, daß weitere Bahnkonzeßionen im östlichen Teil des Landes an andre Nationen nicht vergeben werden würden, bis auf eine kurze italienische Zweigbahn, von der weiter unten noch die Rede sein wird. Die französische Bahn bis Dire Dauah ist schon seit dem Januar 1903 im Betrieb, und ebenso lange spielt das Projekt, die Bahn über Dire Dauah um 450 Kilometer bis zur abessinischen Hauptstadt zu verlängern. Kaiser Menelik selbst wünscht dringend, daß Addis Abeba möglichst bald durch den Schienenweg erreicht werde, und an ihm liegt es sicherlich nicht, daß in den seither verfloßnen sechs Jahren der Bahnbau gar keine rechten Fortschritte machen wollte. Vielmehr waren es wieder einmal politische Eifersüchteleien zwischen den verschiedenen europäischen Kulturträgern selber, die dem Bahnfortschritt ein bisher unüberwindliches Hindernis bereiteten. Im vorliegenden Falle waren es Franzosen und Engländer, die alten politischen Nebenbuhler in Abessinien, die sich gegenseitig das Wasser abzugraben und sich wechselseitig aus der Gunst des Negus herauszubeißen suchten. Den Engländern war die französische Bahn in Abessinien von Anfang an ein Dorn im Auge; sie hätten es viel lieber gesehen, wenn die das abessinische Kaiserreich erschließende Bahn in ihrer der Obockkolonie benachbarten Besizung, Britisch-Somaliland, das Meer erreicht hätte. Da dies nun nicht mehr möglich war, nachdem die französische, von ihrer Regierung subventionierte Gesellschaft die Konzeßion zum Bau der Bahn Djibuti — Dire Dauah erlangt hatte, bemühte sich der Vertreter der britischen Interessen in Addis Abeba, Oberst Harrington, jahrelang, der Bahn wenigstens den rein französischen Charakter zu nehmen: er suchte dem Negus begreiflich zu machen, daß Abessinien in wirtschaftliche Abhängigkeit von Frankreich geraten müsse, wenn die Bahn ausschließlich französisch bleibe, und empfahl ihre Umgestaltung „zu einem Unternehmen internationalen Charakters, etwa in der Art des Suezkanals“. Es war also dasselbe Manöver, das England beim Suezkanal angewandt hatte, und das es auch bei der deutschen Bagdadbahn dereinst anzuwenden schon in Aussicht gestellt hat: wichtige Verkehrslinien, die eine andre Nation in fremden Ländern als nationales Unternehmen ins Leben ruft, mindestens teilweise unter englische Kontrolle und englischen Einfluß zu bringen. Frankreich widersezte sich aber dem Vorschlag einer Internationalisierung der abessinischen Bahn mit der allergrößten Entschiedenheit, und die französische Regierung erklärte, sie würde der Bahngesellschaft jegliche Subvention entziehen, wenn nicht der nationale Charakter des Unternehmens auch jenseits von Dire Dauah allerstrengstens gewahrt bliebe. Die britischen und die französischen Interessen stritten in Addis Abeba hin und her, die Italiener suchten für sich ebenfalls Zu-

geständnisse herauszuschlagen, und auch die Deutschen ließen sich bei ihrer 1905 an Menelik geschickten Sondergesandtschaft unter Dr. Rosen die Zusicherung geben, daß sie fortan bei Vergabung von Eisenbahnkonzessionen und ähnlichen Anlässen berücksichtigt werden würden.

Schließlich berief der Negus die Vertreter der streitenden europäischen Nationen, England, Frankreich und Italien, zu sich und erklärte ihnen rundweg, wenn sie sich über den Weiterbau der Bahn nicht verständigen könnten, so werde er die Strecke Dire Dawa—Addis Abeba selber bauen und überhaupt keine Konzession vergeben. Der unerwartete Schreckschuß wirkte: die Folge war das im Frühjahr 1906 zwischen den drei zumeist interessierten Staaten getroffene „abessinische Abkommen“, das am 18. Juli 1906 Menelik zur Genehmigung vorgelegt wurde und seine Billigung fand. Danach sollte der östlich von Addis Abeba liegende Teil Abessiniens französisches, der westliche Teil britisches Interessengebiet werden; die Franzosen durften demgemäß ihre Bahn nach Addis Abeba als nationales Unternehmen zu Ende führen, obendrein mit der Zusicherung, daß außer einer italienischen Zweigbahn, die von Massaua an die französische Bahn herangeleitet werden sollte, keine weiteren Bahnbauten in Ostabessinien ausgeführt werden würden, und die Engländer erhielten dafür das wertvolle Zugeständnis, daß sie eine nationalbritische Bahn von Addis Abeba westwärts nach Fashoda führen und an das Bahnnetz des Sudans anschließen dürften.

Trotz dieser alle Teile befriedigenden Abmachung (bei der nur Deutschland wieder einmal leer ausgegangen war) waren die Schwierigkeiten mit jenem Abkommen noch keineswegs alle beseitigt, und der Bahnbau verharrte nach wie vor auf dem toten Punkt. Es ist schwer hinter die Kulissen zu sehen und zu erkennen, was sich für weitere Hindernisse in den Weg stellten und seit fast drei Jahren alle Fortschritte inhibierten. Das größte Hindernis waren jedenfalls finanzielle Schwierigkeiten der Äthiopischen Bahngesellschaft, die erst neuerdings dadurch beseitigt worden sind, daß der französische Staat, unter lebhaftem Widerstand einiger politischer Parteien, Zinsbürgschaft für die weitere Bahnlinie übernahm. Nachdem dieses Resultat mit großer Mühe erreicht und die Zustimmung der französischen Regierung zur Fortführung der Bahnlinie durch die Äthiopische Bahngesellschaft erlangt worden war, hat nun aber eben, wie es heißt, Menelik die Konzession, müde der endlosen Verzögerung, annulliert. Unzweifelhaft hatte er ein Recht hierzu, denn es war ausdrücklich vereinbart worden, daß die Arbeiten am Bahnbau spätestens am 30. Januar 1909 begonnen sein mußten, und diese Abmachung ist von den Franzosen nicht eingehalten worden. Ob sich Menelik, falls die Annullierung ernst gemeint ist, aus eigener Initiative zu diesem Schritt veranlaßt gesehen hat, ob wieder ein Intrigenspiel von andern europäischen Nationen dabei mitgewirkt hat, läßt sich gegenwärtig nicht entscheiden. Aber verdenken kann man es dem energischen und intelligenten Negus wahrlich nicht, falls er jetzt wirklich das ewige Vertrösten und Intrigieren

satt haben sollte und nun den Bau der von ihm so dringend ersehnten und immer noch nur auf dem Papier stehenden Bahn in eigener Regie ausführen sollte. Am schnellsten käme er höchst wahrscheinlich auf diese Weise zum Ziel, und außerdem hätte er dabei den großen Vorteil, die wirtschaftliche Abhängigkeit seines Reichs von europäischen Nationen, die mehr und mehr zu einer politischen zu werden droht, in einem besonders wichtigen Punkt abgeschüttelt zu haben. Die Meldungen von der ersehnten Annullierung der französischen Bahnkonzession klingen danach durchaus nicht unwahrscheinlich.



## Nachlasssteuer und Lebensversicherung



ie Grenzboten haben schon am 29. Oktober 1908, noch vor Beginn des eigentlichen Kampfes um die deutsche Reichsfinanzreform, auf die gewaltigen Summen hingewiesen, die in England aus dem dortigen System der Death Duties gezogen werden, zugleich aber auch auf die überraschende Tatsache, daß die leidenschaftlichen Angriffe und unheilvollen Prophezeiungen, die es auch dort bei jedem Reformversuch gegeben hatte, nach wenig Jahren der Geltung der Steuer verstummt sind; was vorher „unbarmherzige Plünderung des Grundbesitzes mit Hilfe der Erbschaftssteuern“ genannt worden war, wurde gerade von landwirtschaftlicher Seite demnächst als die „allergerechteste und gleichmäßigste Steuerquelle“ anerkannt, die den Grund und Boden keinesfalls mehr bedrücke als andre Vermögensarten. Als die englische konservative Partei wenig Jahre nach der Harcourt's Reform Bill zur Parlamentsherrschaft gelangte, hatte sie sich innerlich und äußerlich mit dem verhassten Gesetze („Kein Gewalttherrscher des Ostens, kein Robin Hood, kein Robert Macaire hätte jemals ein solches System der Kontribution ausdenken können“) ausgesöhnt, und von einer Abschaffung der Steuer ist nicht die Rede gewesen.

Die englischen Verhältnisse sind noch nach einer andern Seite lehrreich und wertvoll für die Würdigung gewisser Bedenken gegen die Nachlassbesteuerung, gleichviel in welcher Form sie schließlich durchgeführt werden soll. Man hat den Familiensinn heraufbeschworen und es für unschicklich und verhängnisvoll erklärt, „die Steuer schraube an dem Leichenwagen anzusetzen“. Schlagend genug ist die Hinfälligkeit eines derartigen Einwandes; mit jedem Erbschaftsfall sind geschäftliche Anforderungen, Förmlichkeiten, Rechtsakte und Aufwendungen unvermeidlich verbunden, denen gegenüber die geplante Reichsabgabe kaum ins Gewicht fallen kann. Gleichwohl ist es vielleicht nicht überflüssig, darauf hinzuweisen, daß der englische Geschäftssinn schon längst andre Mittel