



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Reichsspiegel : (Vom 17. bis 23. Juli)

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

## Reichs Spiegel

(Vom 17. bis 23. Juli)

### Kolonialpolitik

Carl Peters über Deutsch-Südwestafrika — Seine Gewährsmänner — Die Verwaltungsorgane unserer Kolonien — Farbigenfreundliche und besiedlungsfeindliche Politik in Ostafrika und Samoa — Kolonialer Eisenbahnbau

Wenn das bekannte Wort von den Frauen, nämlich daß diejenige Frau die beste sei, von der man am wenigsten spricht, restlos auf die Kolonien angewendet würde, so wäre es mit Südwestafrika schlecht bestellt. Aber glücklicherweise geht es mit der Kolonie im ganzen vorwärts, wenn auch Fortschritts hemmungen mannigfacher Art in letzter Zeit an der Tagesordnung waren. Um so mehr muß man ein Urteil bedauern, wie es Dr. Carl Peters jüngst im „Tag“ über die Kolonie gefällt hat. Carl Peters besitzt einen Namen, der in der Welt ernst genommen wird; er hat sogar eine allerdings nicht mehr sehr große Gemeinde, die jede Kritik an ihm als ein crimen laesae majestatis auffaßt. Bei allem schulbigen Respekt vor dem Gründer unserer ostafrikanischen Kolonie müssen wir aber sagen, daß er in dem erwähnten Aufsatz sich nicht in allen Punkten mit dem erforderlichen Verantwortungsgefühl die Wirkungen seiner pessimistischen Darlegungen klar gemacht hat. Das große Publikum kann daraus nichts mehr und nichts weniger entnehmen, als daß Südwest für uns ein teures Vergnügen ist, eine Kolonie, die wir der nationalen Ehre wegen in Gottes Namen durchhalten müssen, weil wir sie nun einmal haben, der aber eine wirtschaftliche Zukunft nur dann bevorsteht, wenn sie sich der britisch-südafrikanischen Union anschließt. Selbstverständlich nehmen wir an, daß Peters das nicht hat sagen wollen, aber der im einzelnen nicht näher Eingeweihte wird das leider herauslesen.

Peters ist an Südwest nur vorbeigefahren, er konnte in Lüderitzbucht nicht an Land gehen und mußte sich daher, wie er selbst sagt, „darauf beschränken, Umschau zu halten (mit dem Fernglase) und weitere Auskünfte über Land und Leute von Besuchern zu erwarten“. Natürlich gibt es in Lüderitzbucht eine Menge Mißvergnügter, die dort nicht mühelos die erhofften Reichtümer einzuheimen vermochten und die jetzt viel Zeit übrig haben, um jeden Dampfer zu besuchen und dort alle paar Wochen einmal dem seltenen Genuß eisgekühlten Fassbiers sich hinzugeben. Dabei wird allemal gewaltig politisiert und an dem „verdammten Affenlande“ kein guter Faden gelassen. Es sind manchmal auch ein paar Spatzvögel darunter, die dem naiven Reisenden einige Bären aufbinden. Solche Bären hat sich auch Peters aufbinden lassen, obwohl man von ihm doch ein über das Normale hinausgehendes Maß von Urteilsfähigkeit erwarten könnte. Spatzhaft ist z. B., was er sich von „Elektrizitätswerken, welche die Kraft zur Ausbeutung der Diamantfelder liefern“, hat erzählen lassen. Von den Wasserverhältnissen in der Kolonie sagt er, daß sie Deutsch-Südwest aus den Ackerbaugebieten unseres Planeten austreichen und auch Viehzucht im großen nur auf besonders bevorzugten Terrains möglich machen, und ferner, daß zehntausend Ansiedler ein ärmlisches Dasein führen. Ersteres ist nur bedingt richtig, denn es gibt genug Land, auf dem Tabak, Gemüse, Obst, Wein, Kartoffeln, ja sogar verschiedene Getreide-

arten angebaut werden können und bereits mit Erfolg angebaut werden. Zum mindesten kann der Eigenbedarf des Landes gedeckt werden. Die Behauptung hinsichtlich der Viehzucht ist direkter Unsinn. Peters möge sich einmal die Statistik der letzten Jahre über die Entwicklung des Viehbestands ansehen und ein paar wirkliche Farmer befragen, ehe er sich wieder über Südwest ausläßt. Die Ansiedler führen auch kein ärmliches Dasein, es gibt vielmehr eine ganze Reihe von Farmern, die drüben zu Wohlstand gelangt sind. Natürlich fehlt es aber auch nicht an solchen, die erst vor ein paar Jahren mit unzureichenden Mitteln und Erfahrungen begonnen haben und in der gegenwärtigen Übergangszeit an Geldmangel leiden; aber dafür ist nicht das Land allein verantwortlich zu machen. Peters hat wohl auf dem Dampfer ein paar von den Leuten aus dem Süden der Kolonie kennen gelernt, die jüngst einen großen Notschrei in die Presse brachten, weil mit der Verringerung der Schutztruppe und der Fertigstellung der Eisenbahn die früheren glänzenden Verdienste geschwunden sind und man in den fetten Jahren nicht genug zurückgelegt hat, um ein paar magere aushalten zu können. Daß solche Leute die Gewährsmänner von Peters waren, geht u. a. deutlich aus der Art hervor, wie er das Eisenbahnnetz der Kolonie bemängelt. „Völlig weggeschmissenes Geld soll z. B. die Linie Seeheim—Kalkfontein darstellen.“ Freilich für eine Anzahl Aneipenbesitzer und andere Geschäftsleute von Keetmanshoop, denen diese Bahn die Kundschaft der Frachtfahrer aus dem Bezirk Warmbad entzieht! Im Gegensatz zu Peters finden wir die Anlage des Eisenbahnnetzes der Kolonie ausgezeichnet. Die Otavibahn erschließt den Norden bis nahe an die Grenze des Ambolandes und wird bald eine Zweigbahn dorthin aussenden; die Linie nach Windhuf erschließt das beste Viehzucht- und Ackerbaugebiet, das Damaraland, die Nord-süd-bahn Windhuf—Keetmanshoop das große südliche Abwässerungssystem des Damaralandes, insonderheit den Großen Fischfluß mit seinen zahllosen weitverzweigten Nebenrevieren; die Südbahn führt ins Herz der südlichen Farmbezirke, die durch diese Bahn erst richtig besiedelt werden können. Und wie Peters behaupten kann, daß auf den Anschluß an das britisch-südafrikanische Bahnnetz nicht genügend Rücksicht genommen sei, ist uns unklar. Ein Blick auf die Karte genügt, um zu sehen, daß ein solcher Anschluß an jeder nur denkbaren Stelle möglich ist — wenn man jenseits der Grenze will, was wir bis auf weiteres mit gutem Grund bezweifeln. Jedenfalls ist uns die möglichst umfassende und sachgemäße Erschließung der besten Farm- und Bergbaugebiete unserer Kolonie wichtiger als der noch sehr imaginäre Anschluß an die britischen Nachbarbahnen. — Das sind nur ein paar Stichproben aus den Peters'schen Ausführungen; aber sie berechtigen doch zu der dringenden Bitte an Peters, im Interesse des Ansehens der Kolonien beim großen Publikum seine Feder doch ein wenig im Zaum zu halten.

Anderseits sagt Peters im zweiten Teil seines Aufsatzes auch manches Wahre, und zwar da, wo er von den Verwaltungsorganen spricht. Die Kolonialverwaltung steht seit einigen Jahren sehr groß da und kann Kritik absolut nicht vertragen. Unsere Kolonialverwaltung ist der Erkenntnis noch sehr fern, daß die Beamten nicht bloß zu „regieren“, sondern in erster Linie der wirtschaftlichen Entwicklung zu dienen haben. Man ist in der Wilhelmstraße dieser Erkenntnis unter der Leitung eines Kaufmanns leider nicht nähergekommen, im Gegenteil, früher hat noch eher ein gutes Wort eine gute Statt gefunden. Allerdings gab es damals auch

noch nicht so hochmögende Gouverneure wie jetzt. Es sei nur noch ein Punkt erwähnt, zu dessen Berührung eine allgemein gehaltene Bemerkung von Peters anregt. Er sagt nebenbei, daß wir von den Portugiesen, über deren Kolonien wir uns früher lustig machten, vieles lernen könnten, und da hat er recht. Die Portugiesen sind längst in ihren Teil des Ovambogebietes eingedrungen und haben eine Reihe von Stationen angelegt, die zum Teil sogar eigentlich auf deutschem Gebiet liegen sollen, während wir immer noch zögern, an die Erschließung des Ambolandes heranzugehen. Wenn man erfährt, mit welcher Energie die Portugiesen am Kunene und Okavango vorgehen, so mutet uns die ausweichende Erklärung, die jüngst der Gouverneur von Südwest im Landesrat abgegeben hat, reichlich sonderbar an. Mit ewiger Vorsicht kommen wir nicht weiter!

Peters meint so ungefähr, es werde in Südwest zuviel regiert, das Beamtentum tyrannisiere bis zu einem gewissen Grade das gesellschaftliche und öffentliche Leben, und auch darin hat er zum Teil nicht unrecht. Ein drastisches Beispiel können wir hier mitteilen; die Angelegenheit spielt zwar nach der Heimat herüber, aber sie läßt doch erkennen, wie sich die Welt in den Köpfen mancher — beileibe nicht aller — Beamten spiegelt. Da hatte sich ein um die koloniale Sache hochverdientes Blatt erlaubt, die Kameruner Amtstätigkeit des jetzigen Südwest-Gouverneurs zu kritisieren. Die Folge war, daß die Zeitung von Windhof aus unter schriftlichem Protest abbestellt wurde. Wenn die Herren die Zeitung nicht mehr lesen wollten, so war das ihre Sache, sie hätten aber nicht so kindlich sein sollen, dies ihrem Herrn und Meister zuliebe auch noch schriftlich mitzuteilen; das erregt nur Heiterkeit und beeinflusst die Publizistik in keiner Weise. Peters spielt sodann auf die verschiedenen Willkürakte an, die sich die Kolonialverwaltung gegenüber gerichtlichen Entscheidungen in letzter Zeit erlaubt hat. In diesem Fall müssen wir die Verwaltung der Kolonie in Schutz nehmen, denn sie hat hier nur den Weisungen aus Berlin entsprechend gehandelt. Bezeichnend ist, daß solche Rücksichtslosigkeiten eigentlich nur in der Ara Dernburg vorgekommen sind. Die Zahl der Beamten und die Stärke der Schutztruppe jetzt einzuschränken, wie Peters will, dürfte vorläufig nicht angehen, denn die Verhältnisse haben sich noch keineswegs so gefestigt, daß man ohne Gefahr die Verwaltung vorwiegend der deutschen Bevölkerung und die Sorge für die Sicherheit des Landes allein der Landespolizei überlassen könnte. Aber die Weiterentwicklung der Südwest-Selbstverwaltung ist sicherlich dringend zu wünschen. Vorläufig haben sich die maßgebenden Berufsstände noch nicht ganz auf einen feststehenden modus vivendi geeinigt, wie u. a. die Spaltung des Farmerbundes gezeigt hat. Da die beiden feindlichen Lager zunächst wohl kaum auf der Grundlage einer Berufsvereinigung sich zusammenfinden werden, so ist regierungsseitig der Gedanke einer Landwirtschaftskammer in die Debatte geworfen worden. Sie würde nun freilich einen Farmerbund nur unvollkommen ersetzen, aber doch wenigstens der Farmwirtschaft die Vertretung ihrer Interessen, wenn auch unter amtlicher Führung, sichern und dem späteren Wiederaufleben des Farmerbundes die Wege ebnen. Vielleicht kommt dann endlich ein ernsthafter Ansat zu einem Kreditinstitut für die Farmwirtschaft heraus, dem die Bureaufratie anscheinend hilflos gegenübersteht. Auch wenn dadurch die Schuldenlast der Kolonie noch um eine bis zwei Millionen vermehrt würde, so würde sich dies auf der anderen Seite, auch für die anderen Berufsstände, bezahlt

machen. Die Bevölkerung hat sich im übrigen im öffentlichen Leben ausgezeichnet bewährt, wie die Leistungen der Gemeinden und des mit beschränkten Rechten ausgestatteten Landesrats beweisen. Im wirtschaftlichen Leben eines werdenden Gemeinwesens mit so schwerer Vergangenheit, wie sie Südwest über sich ergehen lassen mußte, wird es im einzelnen natürlich noch manche Fehlschläge und da und dort auch gescheiterte Existenzen geben. Nur Lokalpolitiker mit engem Horizont, wie sie anscheinend die Gewährsmänner von Carl Peters waren, werden darin mehr als Einzelercheinungen sehen. Peters hat auch ganz vergessen, daß die von ihm als Muster herangezogenen britisch-südafrikanischen Kolonien teilweise noch mit einer viel größeren Schuldenlast zu rechnen haben als Südwest und auf eine viel längere Entwicklungszeit zurückblicken. Zu so pessimistischer Auffassung, wie sie Peters vertritt, ist bei Südwest keine Veranlassung.

Ob sich die durch die Zeitungen gemeldeten Überfälle in Südwest- und Ostafrika bestätigen werden, bleibt abzuwarten.

In Ostafrika geht alles seinen alten Gang — leider! Nachdem Gouverneur v. Rechenberg die Nordbahn nach dem Kilimandscharo mit der Begründung unter Dach gebracht hat, sie sei im Interesse der Besiedlung der Kolonie notwendig, ist er anscheinend zu seiner alten Politik der Abneigung gegen die Besiedlung zurückgekehrt. Dafür gibt es zahlreiche Belege. Desto lebhafter ist er in der Fürsorge für die Farbigen, namentlich die Herren Snder, wie u. a. die jüngst erfolgte Begnadigung einiger indischen Hochverräter beweist, die von Rechts wegen wie die von ihnen verführten Schwarzen an den Galgen gehört hätten, aber mit mäßigen Freiheitsstrafen davonkamen. Überhaupt werden die Verhältnisse in dieser Kolonie immer unsympathischer. Wenn die Politik eines Gouverneurs so widerwärtige Vorgänge zeitigt, wie den Beleidigungsprozeß v. Roy und den Meineidsprozeß gegen einen Regierungsrat und Referenten beim Gouvernement, so ist eine durchgreifende Änderung unerlässlich. Wundern muß man sich nur, mit welcher Gleichgültigkeit der Reichstag seit Jahren dem unerquicklichen Verhältnis zwischen dem Gouverneur und dem Deutschtum in Ostafrika gegenübersteht.

Ähnlich liegen die Dinge ja in Samoa, nur mit dem Unterschied, daß dort eine Verständigung noch möglich wäre, wenn dort der Gouverneur von allerlei vorgefaßten Meinungen abgehen wollte. Immerhin hat Dr. Solf sich bei seiner Politik etwas gedacht, wie man in kurzer Unterhaltung mit ihm bald merkt. Es ist nicht nur Halsstarrigkeit, wie bei Herrn v. Rechenberg, was ihn bisher bei seiner farbigenfreundlichen und besiedlungsfeindlichen Politik beharren ließ. Man muß ihm zugeben, daß seine Bedenken gegen eine Besiedlung mit kleinen Leuten nicht ganz unberechtigt sind, wenn man die in Samoa im vollsten Sinne des Wortes gemischte Europäerbevolkerung in Betracht zieht. Aber wenn er andererseits sich vergegenwärtigt, wie weit die Dinge durch sein *laissez faire* *laissez aller* gebiehn sind, daß ein Deutscher, wie Dr. Reinke, der sich erlaubt, in einer Zeitung gegen das Mischlingswesen zu Felde zu ziehen, in Gefahr gerät, von der Mischlingsbevölkerung gehncht zu werden, und in Schutzhaft genommen werden und aus der Kolonie entfernt werden muß, so wird er selbst zugeben müssen, daß hier Wandel geschaffen werden muß. Und der einzige Weg dazu ist eine ausgesprochene deutsche Besiedlung, nicht mit kleinen Leuten in unserem Sinne, sondern Farmern mit etwa 40000 bis 50000 Mark Vermögen. Viehhaber für eine derartige Kolo-

nisation gibt es genügend, wie sich unschwer beweisen ließe. Nur darf das Gouvernement die Leute nicht abschrecken, wie es dies in einer amtlichen Broschüre tut, sondern sich lieber auf den Standpunkt des Farmervereins stellen, jedoch mit dem Unterschied, daß nur Leute hereingelassen werden, die eine weiße Frau mitbringen. Eine tüchtige Frau scheut sich nicht, mit ihrem Manne von vorn anzufangen; es muß nicht gleich eine Villa mit fertiger Pflanzung dastehen!

Nun noch ein paar Worte über den kolonialen Eisenbahnbau! Nach allerlei Hemmungen ist jetzt endlich die Anfangsstrecke der Kameruner Nordbahn fertig geworden; ob sie wirklich den ursprünglich vorgesehenen Endpunkt erreicht hat, ist noch nicht einmal sicher bekannt. Man spricht davon, daß bei der Trassierung der Linie Fehler begangen worden seien, die später der Kolonie noch Kopfzerbrechen machen dürften. In Logo ist die Landungsbrücke eingestürzt. Der Neubau dürfte das Reich Millionen kosten, und einstweilen muß mindestens ein Jahr lang nach der alten lebensgefährlichen und verlustreichen Methode gelandet werden. Auch hier sollen Konstruktionsfehler vorgekommen sein. Es scheint uns angebracht, daß die Regierung bei Abnahme der Verkehrsanlagen von den Baufirmen eine etwas schärfere Kontrolle ausübt, sonst werden wir noch manche Überraschungen erleben. Desgleichen wäre darauf zu sehen, daß beim kolonialen Eisenbahnbau streng auf die Verwendung von deutschem Personal gesehen wird. Die jüngsten Ereignisse in Südwest, bei denen anscheinend von der Baufirma verschiedentlich vertragswidrig gehandelt und auch mit unwahren Angaben vorgegangen ist, dürfen sich nicht wiederholen. Das Geld der deutschen Steuerzahler soll in den deutschen Kolonien nach Möglichkeit in deutsche Taschen fließen, das ist eine nationale Selbstverständlichkeit!

Rudolf Wagner

## Bank und Geld

Die Kohlenproduzenten als Needer — Fiskus und Rheinschiffahrt — Besserung am internationalen Eisenmarkt — Roheisenyndikat — Börse und Geldmarkt — Russische Eisenbahnen und deren Anleihen

Seit geraumer Zeit findet ein zähes Ringen der Kohlenproduzenten und Kohlenhändler um die Ausdehnung ihrer Schiffahrtsinteressen auf dem Rhein statt. Die Verbindung zwischen Kohlenhandel und Needereibetrieb ist eine ganz natürliche. Der Kohlenhandel muß danach streben, die Verfrachtung in eigener Hand zu haben, um unter Zuhilfenahme geeigneter und rechtzeitig gefüllter Lagerstätten die Versorgung des Konsums jederzeit unter Aufwendung der geringsten Spesen aufrecht erhalten zu können. Aus diesem Grunde haben schon längst die Firmen, die den Großvertrieb der ober-schlesischen Kohle innehaben, Emanuel Friedländer u. Co. und Caesar Wollheim, eine ansehnliche Flotte auf Oder und Spree unterhalten. Die gleiche Politik verfolgen die Kohlenproduzenten im Westen, wo nicht nur die Namen Stinnes und Haniel auf die Vereinigung von Schiffahrt und Kohlenproduktion hinweisen, sondern auch eine Anzahl der großen Aktiengesellschaften Harpen, Gelsenkirchen, Krupp sich im Laufe der Jahre eigene Organisationen für die Durchführung ihrer Wassertransporte geschaffen hat. In letzter Zeit war es namentlich Hugo Stinnes, der danach strebte, sich eine weitreichende Grundlage für den Kohlenhandel durch eine Anzahl ineinandergreifender Projekte,

Kohlenlagerplätze an der Ostsee und im Binnenland, Versuch der Monopolisierung des Berliner Kohlenhandels, Anknüpfung von Handelsbeziehungen in Italien und Rußland, vor allem aber auch durch eine planmäßige Ausgestaltung und Erweiterung seines Reedereibetriebes zu schaffen. Wir haben darüber, insbesondere über den Erwerb der Aktienmajorität der „Midgard“, Deutsche Seeverkehrs-gesellschaft in Nordenham, in Heft 27 berichtet. Nun ist es plötzlich der preußische Fiskus, der durch einen wohlvorbereiteten, aber überraschend ausgeführten Schachzug sich die Vorhand in der Rheinschiffahrt gesichert und damit alle auf eine Monopolisierung des Wassertransports gerichteten Bestrebungen dauernd vereitelt hat. Der Bergfiskus hat die Aktienmajorität der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft in Köln erworben. Mit diesem Unternehmen, das selbst schon ein Konglomerat verschiedener Betriebe darstellt, hatte der Fiskus einen sieben Jahre laufenden Verfrachtungsvertrag unter gleichzeitiger Ausbedingung einer Option auf die Majorität der Aktien abgeschlossen. Diese Option hat er jetzt ausgeübt und dadurch nicht nur diese Gesellschaft, sondern indirekt auch die Mannheimer Lagerhausgesellschaft und die Mannheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft in seine Hand bekommen, so daß er eine bedeutende Flotte kontrolliert und die Verbindung zwischen den Ruhrzechen und dem fiskalischen Lagerplatz in Mannheim sich selbst gesichert hat. Darüber hinaus gewinnt er in den Agenturen der genannten Expeditions-gesellschaften zweckmäßige Stützpunkte für seinen Kohlenvertrieb. Diesem Vorgehen des Fiskus ist eine außerordentliche Bedeutung beizumessen. Wieder sehen wir den Staat an der Arbeit, ein drohendes Privatmonopol durch sein Eingreifen zu verhindern. Die monopolistische Entwicklung wird dadurch freilich nicht aufgehalten, aber sie wird wenigstens in die Hände des Staates gelegt und der öffentlichen Kontrolle unterstellt. Zugleich bemüht sich der Staat auch, die verbliebenen Überreste der einst so blühenden Privatschiffahrt zu retten. Der Stand der sogenannten Partikulierschiffer am Rhein hat unter der Konkurrenz der großen Reedereien empfindlich gelitten. Unterbietung der Frachten und Beschäftigungslosigkeit haben die Schiffer dem Ruin nahe gebracht, so daß der letzte Rettungsweg in der Bildung eines „Verfrachtungskontors“ gesehen wurde, um Verteilung der Frachten und Frachtsätze einheitlich zu regeln. Dieser Vereinigung hat der Fiskus eine beträchtliche Beihilfe zugesagt und durch seinen Einfluß auch das Kohlensyndikat zu einer wohlwollenden Haltung gegenüber der Vereinigung bewogen. Auf die Dauer wird den Privatschiffern indessen wohl nicht zu helfen sein. Die Schiffahrt ist einmal in die Hände des Großbetriebs übergegangen, der durch größere Leistungsfähigkeit, bessere Organisation und Verbilligung der Frachten die Kleinen hier wie auf so manchem anderen Gebiete ausschaltet und expropriert. Dem wird auch das Eingreifen des Staates nicht steuern können. Hierin ist also nicht die Bedeutung des fiskalischen Eingreifens zu suchen. Wohl aber stärkt der Staat seine Position bei den Verhandlungen über die Erneuerung und Erweiterung des Kohlensyndikats. Namentlich für den Fall, daß er selbst dem Syndikat als Teilnehmer beiträte, ist es für ihn von allergrößter Wichtigkeit, über eigene Verfrachtungsgelegenheiten zu verfügen.

Die Besserung am internationalen Eisenmarkte macht weitere Fortschritte. Nicht nur aus England, sondern auch aus Belgien werden steigende Preise gemeldet, und da letzteres Land ganz besonders vom Weltmarkt abhängt, weil es den

größten Teil seiner Produktion exportiert, so darf hieraus eine nachhaltigere Steigerung der Nachfrage des überseeischen Verbrauchs gefolgert werden. Offenbar tritt der Konsum jetzt aus der abwartenden Stellung, die er, solange die Preise rückgängig und die Läger überfüllt waren, eingenommen hatte, allmählich heraus und schreitet zur Deckung des Bedarfs. So ist denn der Ausblick in die Zukunft für die Eisenproduzenten augenblicklich freundlicher, als sie es noch vor kurzem hatten hoffen dürfen. Die Rückwirkung dieser veränderten Konjunkturaussichten zeigt sich darin, daß die Differenzen im Roheisenverband ihre Erledigung gefunden haben. Die Gutehoffnungshütte hat die von ihr verlangte Erhöhung der Beteiligungsquote im Wege der Quotenübertragung erhalten, die im Wege des Kompromisses gegen den ursprünglichen Wortlaut des Syndikatsvertrags zugestanden wurde. Damit sind die Schwierigkeiten, die der Verlängerung des Essener Verbandes entgegenstanden, aus dem Wege geräumt. Und schon lebt auch die Hoffnung wieder auf, das langerstrebte Ziel eines allgemeinen deutschen Roheisensyndikats verwirklicht zu sehen. Wenigstens ist schon mit einem Teil der lothringisch-luxemburgischen Gruppe ein Einverständnis erzielt worden, und der Beitritt der Siegener Gruppe soll schon im nächsten Monat erfolgen. Es bestätigt sich also auch in diesem Fall wieder die so oft erprobte Lehre: nur die aufsteigende Konjunktur ist dem Entstehen der Syndikate zuträglich. Vielleicht bringen diese günstigeren Ausichten nun auch die Verhandlungen über die Erneuerung der beiden wichtigsten Syndikate, des Stahlwerksverbands und des Kohlsyndikats, in ein schnelleres Tempo und mindern damit das drückende Gefühl der Unsicherheit, das, solange diese Fragen noch schweben, die Situation immer wieder zu beherrschen droht.

Die Börse schwimmt einstweilen lustig im Fahrwasser der Hausse. Bezeichnenderweise ist es aber nicht die Berufsspekulation, sondern das Privatpublikum, das hinter der Bewegung steht. Die Montanaktien befinden sich in stetiger Aufwärtsbewegung; waren es in voriger Woche Phönix, so sind es in dieser Luxemburger und Kombacher, auf die man sich stürzt. Unterstützt wird der augenblickliche Optimismus durch die günstige Tendenz der New-Yorker Börse, obwohl es mißtrauisch machen müßte, daß die dortigen Kurssteigerungen bei geringfügigen Umsätzen erzielt werden. Am Geldmarkt bleibt die große Flüssigkeit bestehen; tägliches Geld ist zu so niedrigen Sätzen wie 1 bis 1½ Prozent zu haben, der Privatdiskont steht in Berlin auf 2¼, in London gar auf 1⅞ Prozent. Diese andauernde Geldfülle hat etwas Rätselhaftes, da sie mit einer lebhaften Tätigkeit in Industrie und Handel Hand in Hand geht. Noch nie hat unsere Roheisen- und unsere Kohlenproduktion Ziffern aufgewiesen wie gegenwärtig, noch nie hat unser auswärtiger Handel solche Summen umgesetzt wie im laufenden Jahre. Und trotzdem ist das Kapitalbedürfnis gegen das Angebot so klein, daß sich ein so niedriger Zinsfuß herausbilden und halten kann! Die nächsten Monate werden darüber Klarheit bringen, ob diese auffällige Erscheinung nur den ausländischen Kapitalien zu verdanken ist, die gegenwärtig unseren Markt alimentieren. Einstweilen muß man dies in der Tat annehmen.

Die herrschende Geldfülle verlockt dazu, an den Geldmarkt mit größeren Ansprüchen heranzutreten. Dies wird jetzt seitens zweier russischer Privatbahnen, der Moskau-Kasan und der Podolischen Eisenbahn, mit einer 4½ Prozent-Anleihe von 100 Millionen geschehen. Die letztere Unternehmung appelliert zum

erstermal an den deutschen Markt, der für die älteren russischen Privatbahnen schon außerordentlich bedeutende Mittel, zum letztenmal vor zwei Jahren, aufgebracht hat. Die russischen Eisenbahnprioritäten genießen eine staatliche Garantie, so daß sie als ein modifiziertes Staatspapier angesehen werden können. Das erklärt ihre große Beliebtheit als Anlagewerte, zumal die von ihnen gewährte Verzinsung (der größte Teil gehört dem vierprozentigen Typus an) und der billige Kursstand sie auch vorsichtigen Kapitalisten als empfehlenswert erscheinen lassen. Seitdem Rußland die Nachwehen des Krieges und der inneren Unruhen überwunden und sein Staatskredit im Ausland sich wieder vollkommen rehabilitiert hat, ist dem Ausbau des Eisenbahnnetzes besondere Fürsorge gewidmet worden. Dieses hat sich daher in den letzten Jahren stark vergrößert, und zwar ohne daß zur Beschaffung der Mittel die Hilfe Deutschlands in Anspruch genommen worden wäre. Vielmehr wurde der Bedarf in England und Frankreich, zum Teil auch durch innere Anleihen gedeckt. Nunmehr wird zum erstenmal wieder (bei der Anleihe von 1909 handelte es sich um geringfügige Beträge) an den deutschen Markt appelliert, und es läßt sich voraussehen, daß bei dem starken Geldbedarf der zahlreichen neueren Bahnen dessen Bereitwilligkeit auch in den nächsten Jahren stark auf die Probe gestellt werden wird. Bisher hat das deutsche Kapital bei der Beteiligung an den russischen Bahnen gute Erfahrungen gemacht. Es wird sich daher auch den künftigen Ansprüchen nicht verschließen; wirtschaftliche wie politische Gründe können es nur ratsam erscheinen lassen, die innere Entwicklung Rußlands, die sich mehr und mehr auf die asiatischen Gebietsteile stützt, nach Kräften zu fördern.

Spectator

### Bücherverliste

- Seigel, R. Th.: Deutsche Geschichte; 1788/1806. II. Band. Stuttgart, F. G. Cottasche Buchhandlung. M. 8.—
- Ebbinghaus, Hermann: Grundzüge der Psychologie. I. Band. 3. Auflage. Bearbeitet von Prof. Dr. Ernst Dürr. Leipzig, Veit & Co. M. 18.—
- Frank, Hans: Herzog Heinrichs Heimkehr. Berlin, Desterheld & Co. M. 2.—
- Fischhoff, Anton: Ein Weibereich. Berlin, Desterheld & Co. M. 2.—
- Fischhoff, Anton: Wandlungen. Berlin, Desterheld & Co. M. 2.—
- Gettlingen, Heinrich: Johannes Klassen. Quersfurt, Richard Saedel. M. 1.60.
- Goffmann, P. G.: Monarchisches Prinzip und Ministerverantwortlichkeit. Jena, Gustav Fischer. M. 2.—
- Harms, Dr. Bernhard: Weltwirtschaftliche Aufgaben der deutschen Verwaltungspolitik. Jena, Gustav Fischer. M. 1.—
- Nietsches Briefe. Herausgegeben von Richard Dehler. Leipzig, Insel-Verlag. M. 2.50.
- Verlagskatalog von Friedr. Vieweg & Sohn in Braunschweig 1786/1911. Herausgegeben aus Anlaß des 125jährigen Bestehens der Firma.
- Fritsch, Karl Wilhelm: Um Michelburg. Roman. Berlin-Schöneberg, Buchverlag der „Gilde“. M. 3.—

- Keat, John: Gedichte. Leipzig, Insel-Verlag. M. 2.50.
- Gemoll, Martin: Grundriss der Geschichte Israels. Leipzig, F. C. Hinrichsche Buchhandlung. M. 12.—
- Reinwirth, Prof. Dr. Josef: Illustrierte Kunstgeschichte. Lieferung 5 und 6. Berlin, Allgemeine Verlags-Gesellschaft. à M. 1.—
- Frobenius, Leo: Auf dem Wege nach Atlantis. Berlin, „Vita“, Deutsches Verlagshaus. M. 15.50.
- Aus Natur und Geisteswelt: Politische Hauptströmungen in Europa im 19. Jahrhundert. Von R. Th. Heigel. 2. Auflage. Leipzig, B. G. Teubner. M. 1.25.
- Aus Natur und Geisteswelt: Die großen Physiker und ihre Leistungen. Von F. A. Schulze. Leipzig, B. G. Teubner. M. 1.25.
- Aus Natur und Geisteswelt: Werdegang der modernen Physik. Von S. Keller. Leipzig, B. G. Teubner. M. 1.25.
- Aus Natur und Geisteswelt: Leben und Lehre des Buddha. 2. Auflage. Von R. Fischel. Leipzig, B. G. Teubner. M. 1.25.
- Aus Natur und Geisteswelt: Agrilkulturchemie. Von P. Frische. Leipzig, B. G. Teubner. M. 1.25.
- Aus Natur und Geisteswelt: Napoleon I. Von Th. Ritterauf. 2. Auflage. Leipzig, B. G. Teubner. M. 1.25.
- Aus Natur und Geisteswelt: Kunstpflege in Haus und Heimat. 2. Auflage. Von R. Bürtner. Leipzig, B. G. Teubner. M. 1.25.

Verantwortliche Schriftleiter: für den politischen Teil der Herausgeber George Cietnow-Schöneberg, für den literarischen Teil und die Redaktion Heinz Amelung-Friedenau. — Manuskriptsendungen und Briefe werden ausschließlich an die Adresse der Schriftleitung Berlin SW. 11, Bernburger Straße 22a/23, erbeten. — Sprechstunden der Schriftleitung: Montags 10—12 Uhr, Donnerstags 11—11 Uhr.

Verlag: Verlag der Grenzboten G. m. b. H. in Berlin SW. 11.

Druck: „Der Reichsbote“ G. m. b. H. in Berlin SW. 11, Defauer Straße 87.