

himmel in nie geahnter Pracht, das mit glühenden Diamanten besäte Gewand der Königin der Nacht. Nach Norden zu ragen die gipssteinigen Silhouetten dreier Vulkanriesen in die Luft, im Süden spiegelt sich der Glanz der Sterne in der Fläche des Kivu-Sees. Dazwischen liegt, terrassenförmig von den hohen Straten zum See abfallend, geteilt durch einen Bach, der die Grenze zwischen Ost- und Westafrika und dem Kongo-Itan bildet, ein flaches, fruchtbares Gelände, das noch Spuren ausgiebiger Fruchtbarkeit zeigt. Doch jetzt haben die Eingeborenen hier ihre Felder und Hütten verlassen; denn hier, im tiefsten Innern Afrikas, bei den Weissen, die immer den Frieden gepredigt haben, ist blutiger Krieg entbrannt.

Häufiger bis tausend Meter voneinander entfernt befinden sich die Stellungen der feindlichen Krieger. Aus dem Gelände emporragende, bis hundert Meter hohe Hügel bilden die Hauptstützpunkte der Stellungen beiderseits. Auf der dem Feinde abgewandten Seite dieser Hügel hat man die Lager errichtet. Wochenlang, monatelang schon steht man sich gegenüber, und doch konnte der stark überlegene Feind noch niemals unsere Stellungen trotz oft wiederholter, hartnäckiger Versuche durchbrechen.

Die Ruhe einer tropischen Nacht wird nur unterbrochen durch das heisere, schauerlich klingende Gebrüll eines Leoparden. Hin und wieder hört man den Ruf der Posten. Nichts rührt sich sonst, Mitternacht zieht vorüber, es wird eins, zwei, drei Uhr. Da ertönen in der deutlichen Stellung gedämpfte Kommandos, unhörbar für den Feind. Nicht lange danach löst sich aus dem Dunkel des Hügels nebelgleich und kaum erkennbar eine lange Schlange, eine im Wägenförmig vorgehende Angriffskolonne. Die bloßen Füße der Askaris gleiten lautlos den schmalen Pfad entlang; die Tritte der wenigen Europäer, die vorsichtig auf dem spigen Lavagelände marschieren, sind auch kaum zu hören und verschwinden in dem gegen Morgen anhebenden Summen und Surren Tausender und aber Tausender von Grillen, Heuschrecken, Zirpen und

Zitaden. Kein Wort, kein Laut ertönt. Unbemertzt gelingt es, bis dicht an die feindliche Stellung heranzuschleichen. Hier heist es, in Schützenketten auszuweichen und, das Gewehr schüsserbereit, geht es weiter.

Noch hat der Feind nichts bemerkt. Da, das knistern eines dünnen Zweiges, das die Aufmerksamkeit eines kongolesischen Postens erregt, und schon kracht der erste Schuß. Pfeifend saust die Kugel über unsere Stöße hinweg. Aber nun ist's auch aus mit der Ruhe. Durch den Schuß alarmiert, sammeln sich die Feinde schnell und beziehen ihre Verteidigungsstellungen. Da gilt es, ihnen nicht erst lange Zeit zum Besinnen lassen. Jetzt heist es drauf und dran! Schnell entspinnt sich ein lebhaftes Feuer, in dem man das dumpfere Surren unserer alten 71er Geschosse deutlich von dem helleren Pfeifen der feindlichen Kugeln aus modernen Repetiergewehren unterscheiden kann.

Unerwartet bringen unsere Reichen vor. Allmählich weicht die kurze Dämmerung, und da die Sonne am Horizont erscheint, treiben wir mit einem leichten Ansturm die feindlichen Kräfte von der Spitze des kleinen Hügels. Diese Stellung hier beherrschte ein am Fuße gelegenes belgisches Lager, das nun unter Feuer genommen wird. Bald ist der Feind gezwungen, das Lager aufzugeben, und in wilder Flucht flüchten seine Horden davon. Auf dem Fuße folgend, machen wir in dem Lager gute Beute, die uns sehr zufluten kommt. Waffen, Munition, viele der scharfgeschlossenen dreitantigen Seitengewehre, die, offenbar ihrer Länge wegen den Kongoesoldaten bei der Flucht hinderlich, von diesen weggeworfen worden, ein Maschinengewehr, Entropärzette, Nahrungsmittel und manches andere für uns sehr Nützliche fällt in unsere Hände.

Bevor noch feindliche Verhärten herankommen können, haben wir die belgischen Unterstände zerstört und kehren mit Beute reich beladen in unsere alte Stellung zurück.

Literatur-Bericht.

F. Baltzer, Geheimer Oberbauart und vortragender Rat im Reichs-Kolonialamt: **Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas.** Mit einem Geleitwort des Staatssekretärs des Reichs-Kolonialamts. Mit 149 Abbildungen und einer Karte. Berlin und Leipzig 1916. Göschen'sche Verlagsbuchhandlung G. m. b. H. Preis 22 ./..

Die Arbeit bespricht die Eisenbahnen Afrikas mit besonderer Berücksichtigung der deutschen Schutzgebiete und in einem kurzen Anhang die Bahnen einiger außerafrikanischer Gebiete. Sie schildert die Geschichte der Bahnen in Afrika, ihre wirtschaftlichen

Ziele und Erfolge, die Pläne zu ihrem weiteren Ausbau und gibt im Anschluß daran für die deutschen Kolonialbahnen eine eingehende Darstellung ihrer technischen Bauausführung, ihres Betriebes und ihres Verkehrs.

Die Arbeit wurde vor dem Kriege abgeschlossen. Sie gibt das Bild der afrikanischen Eisenbahnen, wie es sich vor Ausbruch des Weltkrieges darstellte. Daß bei der Bearbeitung eines so umfangreichen Stoffes, wie er Baltzer vorlag, einmal ein kleines Versehen unterläuft (auf Seite 163 z. B. sind in der Karte, welche die Eisenbahnen der britischen Kolonie Goldküste

darstellt, von Accra ausgehend, zwei Bahnen eingezeichnet, während nur eine, die Bahn über Manguasi nach Komfrodua vorhanden ist; auf Seite 25 ist eine Abbildung, die in wesentlichen Fächerbananen zeigt, die Unterschrift „Ostafrikanische Palmen“ beigegeben, ist nur natürlich und vermag den großen Wert der Arbeit nicht zu schmälern. So ist das Buch eine Quelle der Belchrung für jeden Techniker nicht nur, sondern für jedermann, der nach Friedensschluß in die Schutzgebiete hinauszielt, um an ihrem Wiederaufbau und ihrer weiteren Entwicklung mitzuarbeiten. Es wird uns große Dienste leisten, wenn wir die Arbeit in unseren Schutzgebieten wieder werden aufnehmen können.

Große Aufgaben werden unserer alsdann barren, besonders auch in bezug auf den Ausbau des Verkehrswezens. Unsere heimische Volkswirtschaft und ihre weitere Entwicklung verlangen dringend, daß wir die Rohstoffe und Nahrungsmittel, die sich nicht durch heimische Erzeugnisse ersetzen lassen, wenigstens zu einem erheblichen Teile aus Gebieten beziehen können, in denen wir die Herrschaft ausüben. Das Kriegsziel der Kolonialverwaltung ist es, unseren Kolonialbesitz beim Friedensschluß so abzurunden und auszugestalten, daß er dieser Forderung gerecht werden kann. Unsere Schutzgebiete standen bei Ausbruch des Krieges noch in den Anfängen der Entwicklung; mehr als Bruchteile unseres Bedarfs an außereuropäischen Rohstoffen und Nahrungsmitteln zu liefern, waren sie noch nicht imstande. Schon jetzt wirklich hoch entwickelte außereuropäische Gebiete werden wir kaum erwerben können. Mit aller Kraft werden wir nach dem Friedensschluß daran gehen müssen, unseren Kolonialbesitz, wie er sich alsdann darstellen wird, zur Blüte zu bringen, seine Erzeugung und seine Ausfuhr von Stoffen, die wir gebrauchen zu fördern.

Entwicklung von Neuland ist heute nur möglich bei planmäßigem Ausbau der Verkehrswege. Die Eisenbahnen aber stehen da an erster Stelle. Planmäßiger Ausbau und zweckmäßige Verwaltung unserer Kolonialbahnen wird danach eine der vornehmsten Aufgaben der Kolonialverwaltung nach dem Kriege sein. Wie der Ausbau sein wird, hängt von der Gestaltung unseres Kolonialbesitzes ab. Das läßt sich noch nicht übersehen. Die zweckmäßige Ausgestaltung der Verwaltung aber ist eine Frage, über die sich im Anschluß an die vorliegende Arbeit schon hier einige Worte sagen lassen. Es handelt sich dabei um die Tarifpolitik und um die Organisation, Staatsbahn-Privatbahn, Staatsbetrieb-Privatbetrieb.

Mit Recht weiß Baltzer darauf hin, daß Eisenbahnen, die der Erschließung von Neuland dienen wollen, eine weitherzige Tarifpolitik treiben müssen. Die Tarife sind, sagt er, so niedrig zu stellen, daß unter ihrer Herrschaft neuer Verkehr geweckt und neue wirtschaftliche Unternehmungen geschaffen werden können, daß die allgemeinen und gemeinwirtschaftlichen Interessen, sowie wichtige Erwerbszweige des Landes gefördert werden und der Wohlstand der Bevölkerung durch den steigenden Verkehr im weitestem Umfange gehoben wird (S. 430). Diesen Worten kann man nur durchaus zustimmen. Wenn wir nach dem Kriege in unseren Schutzgebieten Produktionszweige, die bisher noch in den Anfängen stecken, in großem Umfange zur Blüte bringen wollen, etwa die Baumwollkultur, so können wir das nur erreichen, wenn wir in unserer Tarifpolitik soweit als möglich entgegenkommen. Wenn Baltzer weiter ausführt, die lebhafteste Entwicklung des Verkehrs in Neuländern erfordere eine große Beweglichkeit in der Behandlung

der Tarife, besonders dann, wenn den Erzeugnissen der Landwirtschaft und der Pflanzungsbetriebe jeweiliger Absatz und Ausfuhr unter den sich häufig verändernden Verhältnissen heimischer und fremder Märkte ermöglicht und gesichert werden solle, so muß man auch mit diesem Satze voll einverstanden sein. Nur möchten wir einen weitergehenden Schluß aus ihm ziehen, als Baltzer es zu tun scheint: im Interesse der notwendigen Beweglichkeit der Tarife würden wir es für zweckmäßig erachten, daß Tarifänderungen nicht lediglich von der Zentrale in Berlin, sondern in gewissem Umfange auch von den Gouverneuren vorgenommen werden können.

Voraussetzung dafür, daß eine weitherzige und bewegliche Tarifpolitik getrieben werden kann, ist eine entsprechende Organisation. Baltzer ist ein Verfechter der Staatsbahnen — mit Recht. Von anderen Gründen, wie sie auch Baltzer anführt, abgesehen, die nicht ganz besondere Vorteile bieten, in denen vielmehr die ganze Produktion für großen Verkehr erst geschaffen werden muß, die notwendige entgegenkommende Tarifpolitik zu treiben. Sie müssen auch auf andere Interessen achten, als auf die Entwicklung des Schutzgebietes. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, daß die Engländer, deren Eisenbahnen zu Hause ganz ausschließlich in privaten Händen sind, in Afrika fast durchweg Staatsbahnen haben. Man vergleiche auch die Äußerung von Lord Cromer, die Baltzer (S. 101) anführt, in der Cromer gerade die Interessen der Allgemeinheit betont, um sein Festhalten an den Staatsbahnen zu begründen. Wenn auch wir in unseren Schutzgebieten nach anfänglichem Schwanken fast völlig zum System der Staatsbahnen übergegangen sind, so war das eine richtige Politik.

Ähnlich liegen die Dinge bei der Frage Staatsbetrieb-Privatbetrieb. Ein Unternehmer, der eine staatliche Bahn pachtet, kann sich niemals völlig der Tarifhoheit der Verwaltung unterwerfen. Stets wird er den vollen oder doch einen starken Einfluß auf die Gestaltung der Tarife beanspruchen, und er wird seinen Einfluß in seinem eigenen Interesse bzw. in dem seiner Aktionäre geltend machen müssen. Daß sich daraus Gegensätze zwischen den Interessen der Allgemeinheit und den Interessen des Unternehmers ergeben können, haben wir bei den Verhandlungen über die Umgestaltung und Vereinheitlichung der Tarife in Südwestafrika, die kurz vor dem Kriege stattfanden, in reichem Maße erfahren. Daß der Privatbetrieb auch seine Vorteile hat, und zwar gerade für den Bahnbetrieb in Kolonien, namentlich wegen seiner größeren Freiheit in bezug auf die Anstellung von Personal, darf nicht übersehen werden. Die Vorteile beider Betriebsformen erscheinen vereint und Gegensätze der genannten Art erscheinen ausgeschaltet in Betrieben von der Konstruktion der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft, die heute im wesentlichen ein staatliches Unternehmen darstellt, das in den Formen einer Privatgesellschaft betrieben wird.

Wie erwähnt, hat Baltzer seine Arbeit schon vor Ausbruch des Krieges abgeschlossen. Die Bedeutung der Eisenbahnen für die Verteidigung unserer Schutzgebiete hat er unter diesen Umständen naturgemäß kaum berührt. Heute ist der Krieg in sein letztes Stadium getreten. Wenn wir aus Afrika eingehende Berichte über die Leistungen unserer Schutzgebietsbahnen auch noch nicht erhalten haben, so können wir doch schon erkennen, daß die Eisenbahnen unseren Schutztruppen und unseren Verwaltungen im Kampfe gegen die übermächtigen Gegner

große Dienste getan haben. In Togo konnte das nicht deutlich werden; das kleine, nach allen Seiten offene Schutzgebiet wurde zu schnell überwältigt. Um so deutlicher treten die Leistungen der Eisenbahnen für die Verteidigung von Kamerun, Südwestafrika und Ostafrika in Erscheinung. In Kamerun hat sich unsere Hauptmacht längs der Mittellandbahn ins Innere zurückgezogen; die Bahn war ihre wesentlichste Etappenlinie. Die südwestafrikanische Schutztruppe wäre nicht imstande gewesen, den Engländern am Oranje in zunächst erfolgreicher Abwehr entgegenzutreten und gleichzeitig am Kunene die Portugiesen für die Ermordung des Bezirksantrahmanns Schultze zu bestrafen, wenn nicht das Bahnnetz Südwestafrikas die volle Ausnutzung der inneren Linien durch Truppentransporte und die Verpflegung und Ausrüstung der Truppe an den äußersten Grenzen des Landes möglich gemacht hätte. In Ostafrika sind sowohl die Usambarabahn wie die Tanganjikabahn von größtem Werte für die Landesverteidigung gewesen. Die letztere Bahn — mit der bei Ausbruch des Krieges gerade in Angriff genommenen Zubringerstrecke nach Guanda und mit einer während des Krieges durch Straßenbau und Kleinbahn hergestellten Verbindung zwischen ihr und der Usambarabahn — hat lange Zeit geradezu das Rückgrat der Verteidigung gebildet. Aber nicht nur durch ihre Schienenstränge, ihre Wagen und Lokomotiven haben die Bahnen den tapferen Verteidigern geholfen. Auch ihre Werkstätten sind in den Dienst der Landesverteidigung getreten; sie haben Waffen und Munition hergestellt, Münzen geschlagen und sonstige technische Arbeit getan. So haben auch die Eisenbahnen ihr Teil beigetragen zur ruhmvollen Verteidigung unserer Schutzgebiete.

Dr. Kalkmann.

Hermann Stegemann: *Geschichte des Krieges*. Zweiter Band. Mit vier farbigen Kriegskarten. Deutsche Verlagsanstalt in Stuttgart. In Leinen geb. 15 M.

Was über dieses Meisterstück der Kriegsgeschichtsschreibung im allgemeinen zu bemerken war, das wurde hier beim Erscheinen des ersten Bandes ausgesprochen. Es gibt kaum ein zeitgenössisches Werk, bei dem weitere Lobreden so deplaciert wären, wie bei diesem, das heute geistiges Allgemeingut von Hunderttausenden geworden ist. Der zweite Band ruht auf dem vor Jahresfrist erschienenen ersten, dem der Verfasser das stolze Zeugnis geben kann, daß alle in zwischen sichtbar gewordenen, geklärten und gefaßten Quellen den darin niedergelegten politischen und strategischen Standpunkt nicht zu verändern vermocht hätten.

Nur vier Monate des Krieges sind es, die uns diesmal vorgeführt werden, die Darstellung bricht für West und Ost mit dem 15./21. Februar 1915 ab. Der dritte Band soll dann die großen Feldzüge des Jahres 1915 im Osten und Südosten Europas, also die Karpathenschlacht, den Durchbruch bei Gorlice und den Rückzug der Russen hinter die Pripietümpfe, die Feldzüge in Serbien und an den Dardanellen und die Durchbruchschlachten im Westen behandeln. Der Verfasser bemerkt dazu: „Es wird von der Entwicklung des Krieges und der Bereitstellung des Stoffes abhängen, wann dieser dritte Band erscheinen kann.“ Nun, wir wollen hoffen, daß die hier vielleicht mehr angedeuteten Schwierigkeiten sich baldmöglichst beseitigen lassen. Auch vom Standpunkte strengsten wahrgenommener militärischer Interessen liegt wohl kaum noch ein stichhaltiger Grund dafür vor, vor den Toren des Jahres 1918 einem künstlerischen Bildner die öffentliche Besprechung der Ereignisse von 1915 zu versagen. Die besten Kreise des deutschen Volkes und der Neutralen brennen auf das, was ihnen Hermann Stegemann von dem riesengewaltigen Stück Weltgeschichte, das über sie dahinbraust, weiter zu sagen haben wird.

Neue Literatur.*)

X.

Zusammengestellt in der Bibliothek des Reichs-Kolonialamts.

Die eingereichten Bücher, deren Aufzählung und Besprechung sich die Redaktion durchaus vorbehält, werden unter keinen Umständen zurückgesandt.

I. Geschichte und Politik.

* Als Handschr. gedr. **Denkschrift**, betreffend die Notwendigkeit eines überseeischen Kolonialbesitzes für die österreichisch-ungarische Monarchie und die Richtlinien einer solchen Kolonialpolitik, von Rich. Seyfert und Ad. Mahr, mit e. Geleitwort von Sta. Schanzer. Wien: 1917. 107 S. 19. [1]

* **Marquandson, Hugo**: Unsere Kolonien. Berlin: Siegmund 1917. 48 S. 89. [2]

(Schützengraben-Bücher für das deutsche Volk.) [2]

Wagener, Georg (Wilhelm): Meine Gefangenschaft in Südafrika und England vom 15. Sept. 1914 bis 18. Juni 1916. Mit 6 Bild. 2 verm. Aufl. Braunschweig: Wollermann 1917. 101 S. 89. [3]

*) Mit einem * sind die Titel der Werke bezeichnet, welche bei der Redaktion des Kolonialblattes eingegangen; mit einem • diejenigen, welche von der Bibliothek des Reichs-Kolonialamts käuflich erworben wurden.

• **Oncken, Hermann**: Das alte und das neue Mitteleuropa. Historisch-polit. Betrachtungen über deutsche Bündnispolitik im Zeitalter Bismarcks und im Zeitalter des Weltkrieges. Gotha: Perthes 1917. XII. 150 S. 89. [4]

(Perthes' Schriften z. Weltkrieg. 15.) [4]

• **Peters, Carl**: Lebenserinnerungen. Mit 23 Bild. Hamburg: Rüsch 1918. 117 S. 89. [6]

• **Peters, Carl**: Zum Weltkrieg. Feldausgabe. Hamburg: Rüsch 1917. 219 S. 89. [6]

• **Prothero, M.**: The Development of the British Empire. London: Macmillan 1917. VIII. 91 S. 89. [7]

• **Schlegel, Richard**: Im Feuer unserer Flotte. Nach autf. Material dargestellt u. illustriert. Berlin: Marine-Verlag Schlegel. 1917. 62 S. 89. [8]