



Dr. Georg von Siemens

Georg von Siemens

Ein Lebensbild
aus Deutschlands großer Zeit

von

Karl Helfferich

Dritter Band



Berlin / Verlag von Julius Springer / 1923

ISBN-13:978-3-642-89824-2 e-ISBN-13:978-3-642-91681-6
DOI: 10.1007/978-3-642-91681-6

**Alle Rechte,
insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten.
Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1923**

Vorwort.

Mit diesem Buch übergebe ich das Schlußstück der Lebensbeschreibung Georg Siemens' der Öffentlichkeit.

Die Vollendung des Werkes ist mir bei all den anderen Verpflichtungen, die meine Zeit und Arbeitskraft beanspruchen, erleichtert und ermöglicht worden durch die tätige Mithilfe meiner Frau an diesem Denkmal ihres Vaters.

Das Bild einer Persönlichkeit, der es vergönnt war in großer Zeit und freier, freudiger Arbeit zu schaffen, die nach den höchsten Zielen rang, die aus dem Boden des besten deutschen Bürgertums und eines sich glücklich entfaltenden Familienlebens seine Kraft holte, gebe ich aus der Hand in einem Augenblick, in dem uns der Boden unter den Füßen wankt und alles einzustürzen droht, was uns Krieg, Revolution und Versailler Diktat von den Errungenschaften unserer Väter gelassen haben. Aber dieses Bild soll nicht Kleinmut erzeugen. Die in so schwerer Zeit heranwachsenden und die kommenden Geschlechter sollen nicht der Vergangenheit nachtrauern; an dem Vorbilde der Besten aus Deutschlands großer Zeit sollen sie sich kräftigen zu dem heiligen und unverbrüchlichen Entschluß, das verlorene Erbe wiederzugewinnen.

Berlin, den 11. Januar 1923,
am Tage des Einbruchs der Franzosen in das Ruhrgebiet.

Karl Helfferich.

Inhaltsverzeichnis.

Fünfter Teil.

Die Unternehmungen im Orient.

	Seite
Erstes Kapitel: Finanzgeschäfte mit den Balkanstaaten	3
Serbien, Rumänien und Griechenland	3
Bulgarien	5
Zweites Kapitel: Die Vorgeschichte der Anatolischen Eisenbahn .	15
Vorbemerkung	15
Deutschlands politische und wirtschaftliche Beziehungen zur Türkei in der Zeit Bismarcks	16
Das türkische Eisenbahnwesen um die Mitte der achtziger Jahre	21
Sultan Abdul Hamid und die türkischen Eisenbahnen	23
Der englisch-französische Wettbewerb in der Türkei	26
Georg Siemens und die türkischen Eisenbahnprojekte	28
Drittes Kapitel: Die erste Konzession für die Anatolische Eisenbahn	35
Das deutsch-englisch-italienische Einverständnis	35
Die Konzession für die Linie von Haïdar Pascha nach Angora	38
Die politische Konstellation und die Finanzierung der Anatolischen Bahn .	39
Die Organisation für den Bahnbau	45
Viertes Kapitel: Orientbahnen, Saloniki-Monastir und Bank für Orientalische Eisenbahnen	48
Die Kontrolle über die Orientalischen Eisenbahnen	48
Die Eisenbahn Salonik—Monastir	49
Die Gründung der Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich	51
Fünftes Kapitel: Die Ausdehnung des anatolischen Bahnnetzes .	55
Der deutsch-türkische Handelsvertrag von 1890	55
Neuer Wettbewerb um die türkischen Eisenbahnen	58
Georg Siemens und die Eisenbahnwünsche des Sultans	61
Eskişehir—Konïa	62

	Seite
Der englische Widerstand	66
Die Konzession für Angora—Cäsarea und Eskischedir—Konja	69
Finanzierung und Bau der Konialinie	72
Wirtschaftliche Hebung Anatoliens, keine Kolonisation	75
Sechstes Kapitel: Die Bagdadbahn	78
Die finanzielle und politische Lage um die Mitte der neunziger Jahre . .	78
Neues Drängen des Sultans auf Inangriffnahme des Weiterbaues nach Bagdad	82
„Die Zeit des Zuwartens geht zu Ende“	85
Die Orientreise des Kaisers.	87
Freiherr von Marschall und die Bagdadbahn	89
England?	91
Die „deutsch-französische Entente“ in türkischen Geschäften	92
Die vorläufige Bagdadkonzession vom 24. Dezember 1899	98
Georg Siemens und Kaiser Wilhelm II.	105
Siebentes Kapitel: Die Bagdadbahn (Fortsetzung)	106
Englische Annäherungsversuche	106
Rosweit	109
Russische Gegenaktion und französische Unzuverlässigkeit	112
Die „Riesenaufgabe der Finanzierung der Bagdadbahn“	113
Neue Verhandlungen mit England	119
Das Angebot einer Beteiligung an Rußland	125
Georg Siemens' letztes Wort zur Bagdadbahn	130
Anhang: Die Entwicklung der Bagdadbahn nach Georg Siemens' Tode . .	132

Sechster Teil.

Georg Siemens im öffentlichen und häuslichen Leben.

Erstes Kapitel: Georg Siemens als Politiker	153
Geschäftliche und öffentliche Betätigung	153
Georg Siemens als Reichstagsabgeordneter 1874—1876	159
Die mandatlose Zeit 1877—1884	166
Wiederaufstellung und Wiederwahl im Jahre 1884	168
Georg Siemens und das Hörsensteuergesetz von 1885	170
Die Septennatswahlen von 1887	173
Zurückhaltung in der parlamentarischen Tätigkeit	176
1890 bis 1893.	179
Militärvorlage und Reichstagsauflösung 1893	191
Die letzte Periode der parlamentarischen Tätigkeit 1898 bis 1901	196
Der Kampf um die Erneuerung der Handelsverträge	209
Georg Siemens und die auswärtige Politik	224
Zweites Kapitel: In Haus, Familie und Freundeskreis	231

Inhaltsverzeichnis.

VII

	Seite
Anhang: Ausgewählte Briefe	260
Briefe Georg Siemens an seine Braut (Februar bis April 1872)	262
Briefe aus den Jahren 1872 bis 1883	280
Briefe aus den Vereinigten Staaten 1883	304
Briefe aus den Jahren 1883 bis 1893	318
Amerikanische Briefe aus dem Jahre 1893	341
Briefe aus den Jahren 1894 bis 1898	347
Briefe von der Orientreise im Herbst 1898	355
Briefe aus den Jahren 1898 bis 1901	366
Aus der Karlsbader Lebenszeit	384
Namensverzeichnis	393

Fünfter Teil.

Die Unternehmungen im Orient.

Erstes Kapitel.

Finanzgeschäfte mit den Balkanstaaten.

Serbien, Rumänien und Griechenland.

Im Sommer 1882 schrieb Frau Elise Siemens von Ahlsdorf aus an ihre Eltern:

„Dienstag gerade zu Tisch kam Georg direkt von Belgrad hier an. Ich lege Euch einen Brief von ihm ein, aus dem Ihr am besten den Eindruck und Erfolg seiner Reise ersehen könnt. Er machte hier die Bemerkung: Und wenn der liebe Gott von Rumänien selbst in Geschäften zu mir käme, ich würde auch den hinauswerfen.“

Georg Siemens war in Bukarest und in Belgrad gewesen, um an Ort und Stelle zu sehen, ob die von den dortigen Regierungen geplanten Anleihe-Transaktionen Gelegenheit bieten würden, der Deutschen Bank eine Position in den Balkan-Finanzgeschäften zu schaffen. Es war das Jahr, in dem er, die Zeichen der Zeit richtig und rechtzeitig erkennend, sich entschlossen hatte, der Deutschen Bank den Zugang zu den großen internationalen Finanzgeschäften zu erkämpfen; die Zeit, in der er nach allen Richtungen hin Fühlung nahm, in der die Grundlagen zu seinen Verbindungen mit Italien, Argentinien, Spanien und bald darauf auch mit Nordamerika gelegt wurden. Der Balkan mit seinen noch im brodelnden Werden begriffenen Verhältnissen bot für Finanzierungs-geschäfte zwar nicht unerhebliche Risiken, auf der anderen Seite aber auch leichtere Möglichkeiten, Fuß zu fassen, als Länder mit bereits traditionell gewordenen Beziehungen; er bot außerdem die Aussicht auf eine günstige wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung der von dem Druck der mehrhundertjährigen Türkenherrschaft befreiten Gebiete, zu deren Förderung nach der geographischen Lage Oesterreich-Ungarn und das mit diesem verbündete Deutschland in erster Linie berufen schienen.

Der Eindruck des ersten Besuches und Versuches war jedoch nicht gerade ermutigend. Georg Siemens fand sich durch das Hin- und Herziehen

so sehr an seine persischen Erfahrungen aus dem Jahre 1868 erinnert, daß er schließlich einige Ultimaten stellte und nach dem romantischen Herkulesbad an der ungarisch-serbisch-rumänischen Grenze flüchtete, um dort die Antworten abzuwarten. „Von den rumänischen und serbischen Nachrichten“, so schrieb er an seine Frau, „wird es abhängen, ob ich nach Belgrad, nach Bukarest, nach Berlin oder aber nach allen drei Orten fahre. Ich werde ganz zufrieden sein, wenn ich mich selber wieder nach Hause gebracht habe. Ich wollte allein weise sein und habe mir hier eine Arbeitslast aufgeladen, an welcher ich jahrelang zu verdauen haben werde.“

Die Verhandlungen zerschlugen sich, und Georg Siemens konnte unbeschwert durch unverdauliche Geschäfte nach Deutschland zurückkehren.

Auch in der Folgezeit hat er an serbischen Finanztransaktionen niemals einen führenden Anteil genommen; er überließ dieses Feld den österreichischen, deutschen und französischen Banken, die bereits über ältere Verbindungen mit Serbien verfügten.

Dagegen übte Rumänien, trotz seiner absprechenden Äußerung aus dem Jahr 1882, in der Folgezeit eine stärkere Anziehungskraft auf ihn aus. Aber hier hatte im Staatsanleihe-Geschäft die Gruppe Disconto-Gesellschaft-Bleichröder eine starke und kaum angreifbare Position. Dagegen gelang es der Deutschen Bank in Verbindung mit befreundeten deutschen und österreichischen Bankinstituten im Laufe der Jahre einige große Anleihegeschäfte mit der Stadt Bukarest abzuschließen. Außerdem beteiligte sich die Deutsche Bank mit österreichischen und ungarischen Konsorten gelegentlich an industriellen und Holzverwertungs-Geschäften. Von großer Bedeutung für die spätere Zeit, die Georg Siemens nicht mehr erlebte, ist eine Verbindung geworden, die die Deutsche Bank im Jahre 1899 mit der Internationalen Petroleum-A.-G. in Budapest einging. Für einen Vorschuß an die genannte Gesellschaft wurden Werte der rumänischen Petroleum-Gesellschaft Etoile Roumaine verpfändet. Die Forderung wurde notleidend und die Deutsche Bank wurde dadurch im Jahre 1903 veranlaßt, die Reorganisation der Etoile Roumaine, die über einen wichtigen Teil der aussichtsreichsten rumänischen Ölfelder verfügte, in die Hand zu nehmen. So entstand

die Steaua Romana, die unter Arthur von Gwinners und später E. G. von Strauß' Leitung zum ersten deutschen Petroleum-Unternehmen wurde.

Mit Griechenland kam Georg Siemens nicht in nähere geschäftliche Verbindungen, außer daß er gelegentlich für die Deutsche Bank eine Beteiligung an einer Anleihe der Eisenbahn Piräus-Dariffa annahm. Im Herbst 1898 benutzte er einen Aufenthalt in Athen, um die Verhältnisse dieser Eisenbahn eingehender zu studieren; es kam jedoch nicht zu einem Geschäftsabschluß. *)

Bulgarien.

Mehr als allen anderen Balkanstaaten wandte Georg Siemens dem Fürstentum Bulgarien seine Aufmerksamkeit zu.

Das Land hatte nach dem siegreichen Krieg gegen Serbien (1885 bis 1886) infolge der Gegnerschaft Rußlands und der bulgarischen Russenpartei gegen den Fürsten Alexander von Battenberg schwere Krisen durchgemacht, die mit dem Thronverzicht Alexanders und der Wahl Ferdinands von Coburg zum Fürsten endeten (1887). Unter der starken Hand des Ministerpräsidenten Stambuloff, für den Georg Siemens eine große Hochachtung hegte, begannen die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes sich zu konsolidieren. Georg Siemens gewann die Überzeugung, daß die natürlichen Hilfsquellen des Landes und die guten Eigenschaften seiner kernhaften, fleißigen und sparsamen Bevölkerung stark genug seien, um sogar die Mängel einer schlecht funktionierenden Verwaltung zu ertragen und schließlich zu überwinden.

Er war deshalb vom Jahre 1886 an geneigt, die Deutsche Bank an bulgarischen Finanzgeschäften zu beteiligen.

In einem nicht genau datierten Brief aus jenem Jahr an seinen Schwiegervater Görz schrieb er:

„Gegenwärtig redet man mir von verschiedenen Seiten zu, mich um Bulgarien zu kümmern. Es wäre nicht ganz unvernünftig. Da ich auf der einen Seite ein ziemlich starkes Interesse an den serbischen Bahnen, auf der anderen Seite freundschaftliche Beziehungen zu den Hirsch'schen

*) Siehe unten im Anhang den Brief aus Athen vom 20. 11. 1898.

sog. rumelischen Bahnen habe, so wäre es vielleicht klug, sich um diese Geschäfte zu bewerben, um an einer einheitlichen Gestaltung des gesamten orientalischen Netzes mitarbeiten zu können. Aber es ergibt sich daraus für mich die Notwendigkeit einer Reise nach Sofia. Würdest Du eventuell in der Lage sein, mir ein paar Empfehlungsbriefe an den Fürsten und einflußreiche Leute in seiner Umgebung von guter Seite verschaffen zu können? An unsere Diplomatie kann ich mich nicht wenden. Man hat mir „oben“ — eine geschickte Konkurrenz hat meine politischen Ansichten mit großem Eifer gegen uns ausgebeutet — einen etwas schlechten Namen gemacht, so daß man der „Roten Bank“ (so heißen wir) nicht nur keinen Gefallen tun, sondern ihr ganz gerne einen Stoß geben möchte. Nun braucht man zwar keine Empfehlung, wenn man Geld bringt; aber wenn zwei Leute gleich viel Geld bringen, wird man dem von der Heimat Empfohlenen vielleicht den Vorzug geben.“

Georg Siemens' Sorge wegen seines „schlechten Namens“ erwies sich als unbegründet, und das Auswärtige Amt zeigte sich besser als sein Ruf. Frau Dr. Siemens konnte im September 1886 an ihren Vater schreiben:

„Georgs bulgarische Sache kommt jetzt augenscheinlich in Gang. Ich hoffe, Georg wird sich nicht zu tief einlassen. Zunächst hat er sich auf dem Auswärtigen Amt erkundigt, ob die Regierung auch nichts dagegen habe, wenn ein deutsches Bankhaus der provisorischen bulgarischen Regierung Geld gäbe. Es wurde ihm gesagt: Ganz im Gegenteil! man würde es gern sehen. Und man hat ihm sogar ganz gute Ratschläge wegen der Sicherstellung gegeben.“

Ein erstes größeres Geschäft kam jedoch erst im Jahre 1889 zustande: in Verbindung mit dem Wiener Bankverein und der österreichischen Länderbank übernahm die Deutsche Bank eine hypothekarisch gesicherte Anleihe in Höhe von 30 Millionen Franken, deren Ertrag zum Erwerb der Eisenbahnlinien von dem Hafen Burgas am Schwarzen Meer nach Jamboli und von Zaribrod (serbische Grenze) über Sofia nach Bacarel (ostrumelische Grenze) dienen sollte. Auch in den folgenden Jahren beteiligte sich die Deutsche Bank mehrfach an Finanzgeschäften mit dem bulgarischen Staate und mit der bulgarischen Nationalbank. Sie nahm auch ein bescheidenes Interesse an der von einer österreichischen

Gruppe unter Führung des Wiener Bankvereins gegründeten Banque Balcanique in Sofia.

Vor allem aber kam die Deutsche Bank mit dem bulgarischen Staat in enge und nicht immer freundschaftliche Berührung durch ihre Beteiligung an dem Erwerb der kontrollierenden Aktienmehrheit der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, deren ursprünglich für Rechnung der Türkei erbauten Linien zu einem nicht unerheblichen Teil in dem seit dem Jahr 1886 in loser Form mit Bulgarien vereinigten Ostrumelien gelegen waren.

Die „Orientalischen Eisenbahnen“ hatten eine wechselvolle Vorgeschichte. Ihre Entstehung verdankten sie dem aufgeklärten und weitblickenden Großvezier Ali Pascha, der den Gedanken einer Eisenbahnverbindung Konstantinopels und Salonikis mit den Bahnen des europäischen Kontinents in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre gegen starke alttürkische Widerstände durchsetzte. Seine Beauftragten fanden jedoch in der Finanzwelt der europäischen Hauptstädte wenig Verständnis und Entgegenkommen. Nachdem alle Versuche, mit großen und angesehenen Finanzgruppen zu einem Abschluß zu kommen, gescheitert waren, fand ein Brüsseler Bankier, der später durch die Orientbahnen zu einem weltbekannten Namen und zu großem Reichtum gelangte Baron Hirsch, den Mut, die Finanzierung und Ausführung des Baues von rund 2000 km normalspuriger Eisenbahnen in der europäischen Türkei zu übernehmen (1868).

Die Geldbeschaffung wurde auf einer von der türkischen Regierung für den Kilometer Bahnstrecke übernommenen Jahresrente in Höhe von 14000 Frank aufgebaut. Baron Hirsch konstruierte auf dieser Grundlage eine 3%ige mit hohen Treffern ausgestattete Prämien-Anleihe, die sogenannten „Türkenlose“. Für den Betrieb der zu erbauenden Linien gründete Baron Hirsch, nachdem Verhandlungen mit der österreichischen Südbahn-Gesellschaft gescheitert waren, im Jahre 1889 mit Hilfe von Wiener und Pariser Banken eine eigne Betriebsgesellschaft französischen Rechtes mit dem Sitz in Paris.

Raum war jedoch die erste Serie der Losanleihe ausgegeben, da unterbrach der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges Geldbeschaffung und Bau. Dazu kam im Jahre 1871 der Tod Ali Paschas und die

Übertragung des Großvezierates an den abendländischer Zivilisation abholden, starker Sympathien für Rußland verdächtigen Mahmud Pascha. Dieser setzte alles daran, die Verbindung der bereits in Angriff genommenen Strecken mit dem europäischen Eisenbahnnetz zu hintertreiben. Der Verzicht auf einige für die Verbindung wesentliche Strecken fiel dem Baron Hirsch um so leichter, als es sich dabei um die schwierigsten und teuersten Stücke des Gesamtnetzes handelte. Durch die neuen Verträge, die im Jahre 1872 unterzeichnet wurden, wurde insbesondere die allerschwierigste bosnische Verbindungsstrecke endgültig preisgegeben und der Umfang des Gesamtnetzes von 2000 auf rund 1180 km beschränkt. Es kamen jetzt nur noch die Linie von Konstantinopel über Adrianopel und Philippopel nach Bellova (561 km) mit einer Abzweigung von Adrianopel nach Debeagatsch am Ägäischen Meer (243 km), ferner eine bulgarisch-ostrumelische Verbindungslinie von Tirnova nach Jamboli (106 km) und schließlich die mazedonische Linie Salonik—Usküb—Mitrowiça (263 km) in Betracht.

Im Jahre 1875 wurden diese Linien in der Tat fertig gestellt.

Der russisch türkische Krieg und sein Ausgang schufen für das Bahnunternehmen neue Verhältnisse. Vor allem wurde den beteiligten Staaten die Verpflichtung auferlegt, den Anschluß der Orientalischen Eisenbahnen an das österreichisch-ungarische Netz herzustellen. Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen wurde unter Verlegung ihres Sitzes von Paris nach Wien in eine Gesellschaft österreichischen Rechtes umgewandelt.

Die in Wien periodisch tagende „Conférence à quatre“, an der Vertreter Osterreich-Ungarns, Serbiens, Bulgariens und der Türkei beteiligt waren, kam im Jahr 1883 zu Vereinbarungen, die den Bau der Strecke Bellova—Vacarel—Sofia—Jaribrod—Niisch—Belgrad—Semlin und damit die Verbindung zwischen Europa und Konstantinopel sicherstellten, desgleichen eine Seitenlinie von Niisch über Branja nach Usküb und damit die Verbindung zwischen Europa und Salonik.

Für die Durchführung dieser Beschlüsse waren allerdings sowohl in der Türkei als auch in Bulgarien noch mancherlei politische Schwierigkeiten und militärische Bedenken zu überwinden. Endlich am 12. August 1888 konnte der direkte Verkehr zwischen Wien und Konstantinopel auf-

genommen werden. Vorher war das Verhältnis zwischen der türkischen Regierung und der Betriebsgesellschaft durch einen Vertrag vom 22. Dezember 1885 auf eine neue Grundlage gestellt worden, die für mehr als zwei Jahrzehnte ein ersprießliches Arbeiten ermöglichte. Außerdem wurde im Jahr 1888 eine Reihe alter Streitfragen zwischen den beiden Parteien, die viele Jahre lang unentschieden hingeschleppt worden waren, durch einen Schiedspruch des deutschen Rechtslehrers von Gneist erledigt.

Die Verhältnisse der Betriebsgesellschaft erschienen nunmehr so weit geklärt, daß Georg Siemens glaubte, die Verantwortung für eine Beteiligung der Deutschen Bank an dem Unternehmen tragen zu können. Der Anreiz für eine Befassung mit den Orientbahnen, der an sich schon in den großen Aussichten der Verbindung West- und Zentraleuropas mit der europäisch-asiatischen Völkerbrücke von Konstantinopel gegeben war, wurde für ihn noch wesentlich stärker, als er sich im Jahre 1889 entschloß, die Deutsche Bank an großen Eisenbahnunternehmungen in der asiatischen Türkei, die ihren Ausgangspunkt in den anatolischen Vorstädten von Konstantinopel hatten, zu interessieren. Als daher im Jahre 1889 der Baron Hirsch bei dem Direktor des Wiener Bankvereins Moriz Bauer sondierte, ob dort Neigung bestesse, von ihm die Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen zu übernehmen, und als Bauer sich wegen dieser Anregung mit Siemens in Verbindung setzte, griff dieser raschen Entschlusses zu. Nach kurzen Verhandlungen kam mit dem Baron Hirsch eine Einigung zustande, kraft derer die Deutsche Bank in Gemeinschaft mit dem Wiener Bankverein den gesamten Besitz des Baron Hirsch an Aktien der Betriebsgesellschaft (88000 Stück von insgesamt 100000) und dessen sämtliche Forderungen an die türkische Regierung erwarb.

Zur Zeit des Erwerbs der Aktien der Betriebsgesellschaft durch die Deutsche Bank und den Wiener Bankverein hatte Bulgarien sich zwar die auf dem Berliner Kongreß geschaffene „autonome Provinz“ Ostrumelien angegliedert, das Eigentumsrecht des türkischen Reiches und das Betriebsrecht der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen an dem ostrumelischen Eisenbahnnetz war jedoch von der bulgarischen Regierung anerkannt worden. Immerhin empfand Bulgarien

diesen Zustand als einen Anachronismus, der möglichst bald beseitigt werden müsse. Es fehlte nicht an bulgarischen Versuchen, die Betriebsgesellschaft, die in Rücksicht auf die interessierten deutschen, österreichischen und schweizerischen Kreise nicht ohne weiteres vergewaltigt werden konnte, zu einem freiwilligen Verzicht auf ihr Betriebsrecht zu bewegen. Schließlich nahmen die Bulgaren mit Geldern, die ihnen eine im Jahre 1892 mit der Wiener Länderbank und der Nationalbank für Deutschland abgeschlossene Anleihe geliefert hatte, den Bau einer Konkurrenzlinie in Angriff, die zunächst parallel mit der Orientbahn nach Tschirpan führte und von dort Anschluß an die in Burgas nach dem Schwarzen Meer ausmündende bulgarische Staatsbahn gewann. Mit diesem gegen die vertragsmäßigen Rechte der Betriebsgesellschaft verstößenden Bahnbau wurde die Gefahr der Ablenkung eines großen Teiles des ostrumelischen Verkehrs von den in Konstantinopel und Dedeagatsch ausmündenden Linien der Orientbahn nach den bulgarischen, in Burgas ausmündenden Linien geschaffen, was zu einer schweren Beeinträchtigung der Rentabilität der Betriebsgesellschaft hätte führen müssen.

Siemens hätte die äußerste Zuspitzung dieses Konfliktes gerne vermieden, im Gegensatz zu seinen österreichischen Partnern sogar um den Preis eines Verkaufs des Betriebsrechtes der ostrumelischen Linien an die bulgarische Regierung. Noch am 20. Oktober 1898 schrieb er aus Konstantinopel an seine Kollegen in der Direktion der Deutschen Bank:

„... Da die Wiener sich anfänglich für einen Teilverkauf ausgesprochen hatten, habe ich Bauer gedrahtet, daß er herkommen möge. Ich gehe von der Ansicht aus, daß man den Bulgaren alles geben muß, und wäre der Preis noch so niedrig. Und die hiesigen Direktoren der Orientbahn sind, soweit sie Mut haben, alle derselben Meinung. Nun mögen die Wiener kommen und die Suppe, die sie selber gekocht haben, auch selber auslöffeln.“

Aber nicht nur Wien machte Schwierigkeiten, sondern auch die türkische Regierung ließ deutlich genug erkennen, daß sie eine Veräußerung des Betriebsrechtes an den ostrumelischen Linien nicht nur als eine Verletzung des Betriebsvertrages, sondern auch als einen unfreundlichen Akt im politischen Sinne des Wortes ansehen werde.

Nachdem alle Verhandlungsmöglichkeiten erschöpft waren, ohne daß

die bulgarische Regierung sich zu einer Respektierung der Rechte der Betriebsgesellschaft verstanden hätte, ging Siemens zu einem scharfen Angriff über. Er gab dem diplomatischen Einspruch der deutschen und österreichischen Regierungen Nachdruck durch eine Aktion gegen die bulgarischen Wertpapiere, indem er Zulassungsstelle und Börsenausschuß in Berlin gegen die vertragsbrüchige Macht anrief. Bei der Wichtigkeit des deutschen Marktes für die bulgarischen Finanztransaktionen lenkte jetzt die Sofioter Regierung ein. Der Entschiedenheit und Festigkeit von Siemens hatte es die Betriebsgesellschaft in erster Reihe zu verdanken, wenn die bulgarische Regierung sich schließlich zu einem Abkommen verstand, das der Betriebsgesellschaft gegen das Zugeständnis von Tarifiereduktionen den Betrieb der Konkurrenzlinie übertrug und damit die Gefahr des unabsehbaren Tarifkampfes abwendete.

Nachdem dieser Streitfall durchgekämpft war, sah Georg Siemens endlich die Bahn frei für größere Finanztransaktionen mit der bulgarischen Regierung. Freilich lagen die Verhältnisse außerordentlich schwierig. Das Syndikat Länderebank-Nationalbank saß, trotzdem es sich durch die Banque Internationale de Paris verstärkt hatte, auf großen Beständen der bulgarischen Anleihe von 1892 fest, die erst in irgendeiner Weise liquidiert werden mußten. Man suchte und fand die Mitwirkung der Deutschen Bank. Siemens begann nun in Verbindung mit der französischen Gruppe der Banque de Paris et des Pays Bas Verhandlungen über umfassende Operationen zur Konsolidierung der bulgarischen Finanzen. Wie er damals die bulgarischen Geschäfte beurteilte, ergibt folgende Stelle aus einem in jener Zeit geschriebenen (nur „Sonntag“ datierten) Brief an Gwinner:

„Unsere Stellung ist die, jeden Vorschlag zu unterstützen, um Bulgarien unseren guten Willen zu zeigen. Da unsere Eisenbahnen im Lande sind, dürfen wir nicht zu viel Anlaß zu Beschwerden liefern. In diesem Lande ist noch eine Quelle von großen Verdiensten, finanziellen und politischen. Heute hat die Deutsche Bank 99 Prozent Reserven und kann Geschäfte abwarten, was keine andere Bank kann. Bei der Arbeit à la longue main verdient man, wenn man aufpaßt, sehr viel mehr als an denjenigen Geschäften, wo jeder Börsenmann und jede kleine Bank uns Konkurrenz machen kann. Geld, welches man dorthin ausleiht, ist

durchaus nicht verloren, vielleicht sogar gut angelegt. . . Überlegen Sie sich die Sache! Dieselbe macht Mühe und die intellektuelle Arbeit wird hauptsächlich in Berlin liegen. . . Bulgarien wird rebus sic stantibus in den nächsten Jahren mit der Türkei gehen. Das verbürgt eine Ausdehnung und Verkehrsvermehrung der Orientbahnen, deren Direktion wir nach Berlin nehmen können, wenn wir auch die damit verbundene Arbeit tun wollen. Formell sind wir mit den Bulgaren in Ordnung. Ob wir materielle Arbeit daran knüpfen wollen, haben Sie zu entscheiden.“

Im Mittelpunkt der in jenen Jahren mit der bulgarischen Regierung verhandelten Geschäfte stand die im Jahre 1899 vereinbarte Übernahme einer 5%igen unifizierten Eisenbahnanleihe im Betrage von 260 Millionen Francs durch die Gruppe der Deutschen Bank und der Banque de Paris et des Pays Bas. Die französische Gruppe war mit 60%, die deutsche mit 40% an der Transaktion beteiligt. Siemens hielt — weit entfernt, die französische Finanzwelt aus Bulgarien verdrängen zu wollen — an dieser Kooperation mit aller Absichtlichkeit fest; sie gab der deutschen Initiative und Aktivität einen hinreichenden Spielraum und ermöglichte die teilweise Abwicklung auch des von der deutschen Gruppe übernommenen Anteils auf dem französischen Markt. Schon die bloße Möglichkeit der Verwertung der in Deutschland aufgelegten Stücke auf einem großen auswärtigen Markte war eine wesentliche Erleichterung für die Unterbringung. Dieser Vorteil war wenigstens so lange vorhanden, als die einheitliche Zulassung der gesamten Anleihen auf den Börsen der verschiedenen an der Transaktion beteiligten Länder noch die Regel bildete und die Zulassung von „tranches séparées“ noch nicht zur Gewohnheit geworden war, solange also noch tatsächlich ein „internationaler Markt“ bestand. Durch die Zuspizung der Verhältnisse des deutschen Geld- und Kapitalmarktes in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre, durch die Deutschlands Aufnahmefähigkeit für ausländische Werte stark beeinträchtigt wurde, erhielten solche Gesichtspunkte ein doppeltes Gewicht.

Georg Siemens, der im Dezember 1899 auf der Reise nach Konstantinopel in Sofia mit dem bulgarischen Finanzminister Teneff und mit dem deutschen Gesandten von Reichenau über die damals schwe-

benden Finanzfragen konferiert hatte, schrieb am 12. Dezember 1899 an seine Kollegen von der Deutschen Bank:

„... Unser Interesse geht dahin, die Franzosen bei der ganzen Operation dauernd dabei zu haben und in den Vordergrund zu schieben. Wir dürfen uns nicht von den Franzosen trennen; wenn wir dieselben heraus lassen, so kommt uns die ganze frühere bulgarische Schuld etc. auf den Kopf, und wir sind nicht stark genug, das auszuhalten.“

Allerdings stellten sich der Emission der im Jahre 1899 abgeschlossenen Unifikationsanleihe unvorhergesehene Schwierigkeiten entgegen. Um der bulgarischen Regierung über die akute Gefahr der Einstellung des Zinsendienstes auf die bereits ausgegebenen Anleihen hinwegzuhelfen, mußte die Deutsche Bank Anfang Januar 1900 in Verbindung mit ihren Pariser Freunden zunächst 30 Millionen Frank's 6%iger Schatzbons übernehmen. Erst nach Siemen's Tod, im Jahre 1902, gelang es den Bemühungen Gwinners, eine endgültige Lösung durch die in Gemeinschaft mit der Banque de Paris übernommene und erfolgreich emittierte bulgarische Tabakanleihe herbeizuführen.

Als Georg Siemens am Ende des Jahres 1900 aus der Direktion der Deutschen Bank ausschied, drückte ihm Teneff in einem Briefe vom 28. Dezember 1900 sein aufrichtigstes Bedauern aus:

„Zunächst bedaure ich persönlich, meinen besten Protektor bei den befreundeten Banken zu verlieren. Noch mehr bedaure ich es für das Institut, das ich fünfzehn Jahre lang geleitet habe, (die bulgarische Nationalbank) und für die Regierung, der ich angehörte; beide werden Ihre Unterstützung in den Verhandlungen mit dem Bankenconsortium, die künftig stattfinden können, vermissen.“

Auf diesen Brief, in dem Teneff sich im übrigen etwas deprimiert über die Lage seines Landes aussprach, antwortet Siemens mit folgendem Schreiben:

Ich habe Ihnen für Ihren Brief vom 28. Dezember zu danken, den ich bei meiner Rückkehr aus England erhalten habe. Sein Ton war etwas traurig und ich begreife, daß Sie betrübt sind, sich in einer Lage zu befinden, die gleich schmerzlich ist für einen Mann, der sein Vaterland liebt, wie für jemanden, der 23 Jahre lang gearbeitet hat, ohne allzu viel von seinen Idealen verwirklichen zu können. Aber es scheint mir, daß Sie die Dinge doch etwas zu schwarz sehen.

Bulgarien leidet unter einer Situation, für die es nicht verantwortlich ist. Man

hat einer Bevölkerung, auf der Jahrhunderte lang ein schweres Joch lag, eine liberale Verfassung gegeben. Das ist der Grund, warum Sie keine eigentlichen politischen Parteien haben. Ihre Sobranje zerfällt in kleine Gruppen, deren jede einem Führer folgt, also in persönliche Parteien. Aber ich bin überzeugt, daß alles das in Ordnung kommen wird in dem Augenblick, wo sich bei Ihnen ein Mann einstellen wird, der es versteht, seinen Kollegen seine Überlegenheit aufzuerlegen. Ich weiß nicht, ob Ihr Souverän dieser Mann sein wird. Auf jeden Fall aber habe ich keinen Zweifel, daß früher oder später ein solcher Mann sich finden wird, wie Stambuloff sich zu seiner Zeit gefunden hat.

Die Finanzlage Ihres Landes ist weniger schlecht, als Sie selbst glauben. Zwei gute Ernten werden genügen, um bei Ihnen das finanzielle Gleichgewicht wieder herzustellen.

Richtig ist, daß Ihre Verwaltung sehr teuer ist. Das sehe ich, wenn ich die Betriebsausgaben der Orientalischen Eisenbahnen mit denjenigen Ihrer Staatsbahnen vergleiche. Die Orientbahnen haben weniger als die Hälfte Ihrer Angestellten, und die Genauigkeit ihres Dienstes steht gewiß nicht hinter derjenigen des staatlichen Dienstes zurück. Ich bin überzeugt, daß Ihre Betriebsausgaben um 1500 bis 2000 Franks pro Kilometer verringert werden könnten und daß der Dienst Ihrer anderen Verwaltungen mindestens ebenso kostspielig ist.

Die Gefahr für Ihr Vaterland besteht nach meiner Ansicht in den Expansionsideen, die von Ihrem mazedonischen Komitee verkündigt werden. Diese Ideen werden keinen Erfolg haben; denn die türkische Regierung hat in Mazedonien eine der Ihrigen überlegene Truppenmacht konzentriert, und die europäischen Mächte, die den Frieden aufrechterhalten wollen, werden Sie nicht unterstützen. Nicht die Parteien der Sobranje, sondern das mazedonische Komitee ist also die wahre Gefahr für die künftige Entwicklung Ihres Vaterlandes.

Ich begreife, daß Sie sich einige Monate der Ruhe wünschen; aber ich hoffe sehr, daß Sie bald Ihre alte Tatkraft wiederfinden und daß ich Sie von neuem an der Spitze der Nationalbank sehen werde, die Ihnen einen so schönen Aufschwung verdankt.

Was mich anlangt, so habe ich meinen Abschied genommen, weil die Last der Geschäfte für mich zu schwer wird; aber ich sehe, daß meine bisherigen Kollegen oft meinen Rat einholen werden, und ich hoffe, daß ich immer imstande sein werde, Ihnen bei Ihren Bemühungen, die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Ländern aufrechtzuerhalten, dienlich sein zu können.

Bezeichnend für die Freundschaft und Verehrung, die Georg Siemens über seinen Tod und über den Wechsel der Zeiten hinaus in Bulgarien genoß, ist die Tatsache, daß sein Bildnis als einziges neben demjenigen des Königspaares in dem Kabinett des Gouverneurs der bulgarischen Nationalbank Platz gefunden hatte; es hing unmittelbar über dem Schreibtisch des Gouverneurs. Nach dem Zusammenbruch im Herbst 1918 war das Bild verschwunden. Als ein deutscher Besucher im Frühjahr 1921 das Porträt vermißte und sich bei dem neuen Gouverneur

der Bank nach dessen Verbleib erkundigte, stellte dieser sofort Nachforschungen an. Es ergab sich, daß das Bild bei dem Zusammenbruch von dem damaligen Gouverneur nach seiner Privatwohnung in Sicherheit gebracht worden war. Nach wenigen Tagen hing es wieder in dem Gouverneurskabinett der Nationalbank an der alten Stelle, auch heute noch als das einzige Bild eines Nichtbulgaren.

Zweites Kapitel.

Die Vorgeschichte der Anatolischen Eisenbahn.

Vorbemerkung.

Die höchste Stufe der Ausbildung erreichten die von Georg Siemens konzipierten und durchgeführten auswärtigen Finanztransaktionen in den kleinasiatischen Eisenbahnunternehmungen. Die rein geschäftlichen Gesichtspunkte der Verteilung des Risikos durch Kapitalanlagen in den verschiedensten Ländern und der Teilnahme an den Gewinnen, die aus der Erschließung großer, bisher fernab vom Weltverkehr gelegener Gebiete erwartet werden konnten, fanden sich hier zusammen mit den wirtschaftlichen Gesichtspunkten der Förderung der Handelsbeziehungen, der Eröffnung und Entwicklung von Bezugsländern für Rohstoffe und Nahrungsmittel sowie von Absatzmärkten für die deutsche Industrie; dazu kam schließlich der politische Gedanke der Erhaltung und Kräftigung eines unmittelbar vor den Toren Europas gelegenen, von der europäischen Kultur und Wirtschaft noch kaum berührten Landes, das bisher noch nicht unter die Herrschaft oder Kontrolle einer der großen Weltmächte geraten war, und die Schaffung und Festigung politischer Freundschaftsbeziehungen zu diesem Lande. — Dabei gab die hohe Politik sowohl Deutschlands als auch der übrigen an der Türkei interessierten Mächte dem zur „Bagdadbahn“ ausgeweiteten Unternehmen den dominierenden Ton. Georg Siemens als der geistige Urheber und Leiter des Unternehmens, wurde in der immer mehr politisch bedingten und beeinflussten Arbeit an dessen Entwicklung und Ausgestaltung aus dem Finanzier von Weltrang und Weltruf, der er bisher schon gewesen, zum Politiker und Staatsmann.

Deutschlands politische und wirtschaftliche Beziehungen zur Türkei in der Zeit Bismarcks.

Von allen außereuropäischen Gebieten, die der Erschließung und Entwicklung durch den europäischen Handel und die europäische Verkehrs- und Produktionstechnik harren, lag die asiatische Türkei rein geographisch dem nach außen strebenden Tätigkeitsdrang des im neuen Deutschen Reich wiedergeborenen und kraftvoll sich entfaltenden deutschen Volkes am nächsten. Sie ist für uns auf Landwegen und auf der großen Wasserstraße der Donau erreichbar, also auf Handelswegen, die abseits des Machtbereichs des seegewaltigen England liegen, das alle unsere anderen Ausgänge nach der außereuropäischen Welt beherrschte. Schon Friedrich List hat der Entwicklung der deutschen Wirtschaft den natürlichen Weg nach Südost-Europa und über den Bosphorus hinaus nach Kleinasien gewiesen. Es mag seltsam erscheinen, daß trotzdem, ebenso wie für die deutsche Politik, so auch für die wirtschaftliche Betätigung Deutschlands, die Türkei in den ersten zwei Jahrzehnten des neuen Deutschen Reiches nur eine untergeordnete und nebensächliche Rolle gespielt hat.

Die Politik Bismarcks gegenüber der Türkei glaubt man heute noch vielfach mit dem meist falsch zitierten und noch öfter falsch verstandenen Worte von den „Knochen des pommerischen Grenadiers“ erschöpfend bezeichnen und charakterisieren zu können. In Wirklichkeit hat Bismarck niemals gesagt, daß die Türkei für uns zu keiner Zeit die Knochen eines pommerischen Grenadiers wert sein könne, sondern nur: „Ich werde zu irgend einer aktiven Beteiligung Deutschlands an diesen (den orientalischen) Dingen nicht raten, solange ich in dem Ganzen für Deutschland kein Interesse sehe, welches auch nur die Knochen eines einzigen pommerischen Musketiers wert wäre“ (Reichstagsrede vom 5. Dezember 1876). Bismarck hat damit nicht ausgeschlossen, daß ein erhebliches deutsches Interesse an den orientalischen Dingen in der Zukunft entstehen könne. Er hat nicht einmal für seine eigne Politik ein völliges Desinteressement an den orientalischen Dingen, speziell an der Türkei, festgelegt. Er war allerdings noch am Ende seiner Kanzlerschaft der Meinung, daß Deutschland sich weder von England, noch gelegentlich

auch von Österreich als „Hexhund gegen russische Bosporusgelüste“ ausbeuten lassen dürfe und daß es „für Deutschland nützlich sein würde, wenn die Russen auf dem einen oder anderen Wege, physisch oder diplomatisch sich in Konstantinopel festgesetzt und dasselbe zu verteidigen hätten.“*) Er hat auch in dem geheimen „Rückversicherungsvertrag“ mit Rußland vom Jahre 1887 aus dieser Auffassung die Konsequenz gezogen, daß er Rußland wohlwollende Neutralität und darüber hinaus moralische und diplomatische Unterstützung selbst für den Fall zusagte, daß der Zar zur Verteidigung des Zuganges zum Schwarzen Meer Maßregeln für notwendig halten sollte, „um den Schlüssel seines Reiches in der Hand zu behalten“.

Aber die Bismarcksche Politik war in der Berücksichtigung aller Eventualitäten und in der realistischen Behandlung der verschiedensten Situationen viel zu elastisch, als daß sie sich in einer einzelnen Äußerung oder Abmachung erschöpfte**). Schon im Jahr 1880 hat Bismarck gegenüber dem damaligen Kronprinzen, der Bedenken gegen die Entsendung preussischer Offiziere nach der Türkei ausgesprochen hatte, sich dahin geäußert: Er halte die Entsendung der Offiziere in mehrfacher Beziehung für nützlich, u. a. weil der Einfluß, den wir damit in den türkischen Ländern erhielten, nicht zu unterschätzen sei. Es könne uns nützlich sein, auch die Türken zu Freunden zu haben. Wenn in Rußland der Chauvinismus, Pan-slavismus und die antideutschen Elemente uns angreifen sollten, so wäre die Haltung und die Wehrhaftigkeit der Türkei für uns nicht gleichgültig. Gefährlich könne sie uns niemals werden, wohl aber könnten unter Umständen ihre Feinde auch unsere werden***).

Später, im Jahre 1892, hat Fürst Bismarck erklären lassen: „Der Fürst ist niemals der Ansicht gewesen, daß die Unterstützung der russischen Pläne (des Vordringens auf Konstantinopel) Aufgabe der deutschen Diplomatie sein müsse, sondern er hat die Ansicht vertreten, daß es nicht Sache Deutschlands sei, Rußland an der Ausführung seiner Pläne zu hindern. Das ist ein großer Unterschied. Rußlands Vordringen zu hindern

*) Gedanken und Erinnerungen, Band II, 30. Kapitel.

**) Siehe meine Schrift über die „Deutsche Türkenpolitik“, Berlin 1921, S. 4 ff.

***) Siehe Fürst Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingensfürst, Denkwürdigkeiten, Band II, S. 301 und 302.

fällt naturgemäß denjenigen Mächten zu, deren Interesse durch ein etwaiges russisches Vordringen direkt verletzt werden würde. Das ist bei Deutschland nicht der Fall**).

Der leitende Gedanke der Bismarckschen Türkenpolitik läßt sich also dahin umschreiben:

Deutschland hat an der Türkei kein eigenes Interesse, das ein ernstliches Fernwünschnis mit einer anderen Großmacht rechtfertigen könnte. Deutschlands Sache ist es insonderheit nicht, Rußland an der Ausführung seiner Pläne in bezug auf Konstantinopel zu hindern; das muß Deutschland den unmittelbar interessierten Mächten überlassen. Deutschlands Sache ist es aber auch nicht, Rußland bei der Durchführung seiner Türkenpolitik aktiv zu helfen. Es ist auch nicht Sache Deutschlands, Vorteile, welche die Türkei uns im Spiel der großen Politik bieten könnte, zu ignorieren und zu verschmähen; vielmehr kann die Türkei für uns als Stein im Spiel gegen ein deutschfeindliches Rußland nützlich werden. Solange aber ein gutes Verhältnis zu Rußland aufrechterhalten werden kann, soll dieses nicht durch eine antirussische Türkenpolitik in Frage gestellt werden.

Die Aufrechterhaltung des guten Verhältnisses zu Rußland ist selbst dem Fürsten Bismarck, trotz der bereitwilligen Unterordnung der deutschen Orientpolitik unter diesen beherrschenden Gesichtspunkt, keineswegs in der von ihm selbst gewünschten Weise gelungen. Er hat während seiner ganzen Kanzlerschaft unter der unausrottbaren Mißdeutung zu leiden gehabt, die seine Betätigung als „ehrllicher Makler“ auf dem Berliner Kongreß in Rußland fand. Durch die bis zu Kriegsdrohungen gesteigerte Haltung Rußlands wurde Bismarck kurze Zeit nach dem Berliner Kongreß zu der Option zwischen Osterreich und Rußland gezwungen**). Im Jahre 1887 sah Bismarck sich veranlaßt, der Reichsbank die Lombardierung russischer Wertpapiere zu verbieten. Die Gefahr eines Zweifrontenkrieges war damals durch die Haltung Rußlands nahe gerückt. Mit der Nichterneuerung des Rückversicherungsvertrages im Jahre 1890

*) Siehe Hamburger Nachrichten, Abendausgabe vom 17. Dezember 1892, abgedruckt bei Hermann Hoffmann, Fürst Bismarck 1890 bis 1898, Stuttgart 1913, Band II, S. 187.

***) Eigene Worte des Fürsten Bismarck in seiner Reichstagsrede vom 6. Februar 1888.

und dem Abschluß des „Zweibundes“ zwischen Rußland und Frankreich im Jahre 1891 wurde die von Bismarck gegenüber dem Kronprinzen im Jahre 1880 betonte Eventualität des Vorteiles freundschaftlicher Beziehungen zu einer wehrhaften Türkei eine Realität, die Deutschlands Orientpolitik die Richtung geben mußte und die sich schließlich in der wertvollen türkischen Waffenhilfe während des Weltkrieges ausgewirkt hat.

Der politischen Haltung Deutschlands gegenüber der Türkei entsprachen die wirtschaftlichen Beziehungen: sie waren im ersten Jahrzehnt des neuen Deutschen Reiches durchaus unerheblich. Das gilt sowohl von Handel und Schifffahrt und von deutschen Wirtschaftsinteressen in der Türkei, wie auch von der Beteiligung Deutschlands an den Finanzgeschäften des türkischen Staates. Als im Jahre 1881 auf Grund des sogenannten „Muharrem-Dekretes“ die türkischen Staatsschulden zusammengelegt und die Wahrnehmung ihres Zinsen- und Tilgungsdienstes dem „Conseil d'Administration de la Dette Publique Ottomane“ übertragen wurde, ergab der Umtausch der alten gegen die neuen Titres, daß von den gesamten türkischen Staatsanleihen in Höhe von 91,8 Millionen Stg. in Deutschland nur 4,3 Millionen Stg. = 4,7% untergebracht waren, gegen 40% in Frankreich, 29% in England, 7,6% in Holland und 7,2% in Belgien. In der Türkei selbst wurden 7,9% umgetauscht. Hinter Deutschland standen noch zurück Italien mit 2,6% und Österreich-Ungarn mit 1,0%. An den wenigen Eisenbahnlinien, die damals in der Türkei vorhanden waren und von privaten Konzessionsgesellschaften betrieben wurden, war Deutschland überhaupt nicht beteiligt.

Im Verwaltungsrat der türkischen Staatsschuld war Deutschland allerdings, ebenso wie den anderen europäischen Großmächten außer Rußland, das sich selbst ausgeschaltet hatte, eine Vertretung für den in den Händen seiner Staatsangehörigen befindlichen Besitz an türkischen Staatsanleihen eingeräumt worden. Mangels einer Organisation der türkischen Staatsgläubiger und mangels anderer Reflektanten hatte das Bankhaus Bleichröder deren Vertretung im Verwaltungsrat der türkischen Staatsschuld übernommen.

Im Laufe der achtziger Jahre trat in der deutschen Wirtschafts-

entwicklung die durch die Herstellung der politischen Einheit, die Zunahme der Bevölkerung und die auf Industrieförderung abgestellte Zollpolitik eingeleitete Wandlung sichtbar zutage: der Übergang zum Industrie- und Handelsstaat wurde Ereignis. Deutschlands Wirtschaft wuchs immer mehr in die „Weltwirtschaft“ hinein. Das Bedürfnis nach Sicherung des Bezuges von Rohstoffen und Nahrungsmitteln, sowie nach Erschließung von Absatzmärkten wurde immer stärker und dringender. Fürst Bismarck selbst hat den gewaltigen Wandel anerkannt, den das von ihm auf kontinentaler Grundlage geschaffene Deutschland durchgemacht hat. Als er in einem der letzten Jahre seines Lebens die Hafenanlagen in Hamburg besichtigte, da stand er bewegt und ergriffen vor dem gewaltigen Bilde und sagte nach langem Schweigen zu seinem Begleiter: „Ja, das ist eine neue Zeit — eine ganz neue Welt!“

Die neue Zeit, die neue Welt hatte Bismarck schon zu Beginn der achtziger Jahre gefühlt, als er, nicht ohne innere Zweifel und Hemmungen, Deutschland auf die Wege der Kolonialpolitik führte. Aber in der kolonialen Aufteilung der Welt kam Deutschland zu spät und zu kurz. Trotz aller harten und zähen Arbeit, die in den deutschen Schutzgebieten geleistet worden ist, trotz aller ansehnlichen Erfolge, die diese Arbeit lohnten, vermochten unsere Kolonien auch noch zur Zeit des Ausbruchs des Weltkrieges nur einen bescheidenen Teil der von der deutschen Wirtschaft benötigten Einfuhren zu liefern; und noch geringer war der Bruchteil unserer Ausfuhr, den sie aufzunehmen imstande waren.

Es mußte deshalb für uns doppelt wichtig erscheinen, daß wir unsere Stellung in solchen noch unabhängigen Staatsgebilden sicherten, die nach ihrer Natur und ihren wirtschaftlichen Möglichkeiten den überseeischen Kolonialländern ähnelten, in denen vor allem ebenso, wie in den überseeischen Kolonien, eine große Erschließungs- und Entwicklungsarbeit zu leisten war und die auf Grund einer solchen Arbeit für die Zukunft wichtige Bezugs- und Absatzländer zu werden versprochen.

Unter diesen Gebieten mußte die Türkei für Deutschland aus den oben angedeuteten Gründen einen besonderen Platz einnehmen. Dies um so mehr, als der Berliner Kongreß für den Orient einigermaßen stabile Verhältnisse geschaffen zu haben schien und als unter der Regierung des Sultans Abdul Hamid — trotz aller Schattenseiten seines

Wesens ein überlegen kluger und auf das Wohl seines Landes bedachter Herrscher — die Zustände der Türkei sich konsolidierten. Dazu wirkte die durch das Muharrem-Dekret für die alte türkische Staatsschuld eingefetzte Verwaltung der Gläubigersyndikate auf die gesamte türkische Finanzverwaltung in günstigem Sinne; seit der im Jahre 1881 vorgenommenen Neuordnung der türkischen Staatsschuld erfüllte die Türkei, in wohlthuendem Gegensatz zu den früheren Verhältnissen, ihre finanziellen Verpflichtungen gegenüber den Staatsgläubigern stets mit der größten Pünktlichkeit. Das in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts schwer erschütterte Vertrauen in die türkischen Finanzen wurde dadurch allmählich wieder hergestellt.

Unter diesen Verhältnissen gewannen Deutschlands Handelsbeziehungen zu der Türkei allmählich an Bedeutung. Deutsche Kaufleute und Gewerbetreibende ließen sich in wachsender Zahl an den türkischen Handelsplätzen nieder.

Auch mit dem türkischen Staate kam die deutsche Geschäftswelt in Verbindung. Vor allem die deutsche Waffenindustrie. Die Reorganisation der türkischen Armee erschien dem Sultan nach dem türkisch-russischen Kriege mit Recht als ein besonderes dringendes Erfordernis. Fürst Bismarck entsprach, wie oben bereits erwähnt, gerne dem Wunsche des Sultans nach Überlassung von preussischen Offizieren für die Zwecke der Armee reform. Es war nur natürlich, daß auch für die Neubewaffnung der türkischen Armee die deutsche Industrie herangezogen wurde.

Das türkische Eisenbahnwesen um die Mitte der achtziger Jahre.

Zum wichtigsten Felde der deutschen Betätigung in der Türkei wurde das Eisenbahnwesen.

Die Rückständigkeit der Türkei auf dem Gebiete der Eisenbahnen hatte sich, indem sie die Mobilisierung und Einsetzung der türkischen Streitkräfte in verhängnisvoller Weise verzögerte, im Kriege mit Rußland schwer gerächt. Die Türkei verfügte damals — abgesehen von den bereits besprochenen Linien in Europa — nur über einige kurze und wenig leistungsfähige Stichbahnen, die in der Hauptsache mit englischem Kapital gebaut waren und von englischen Gesellschaften betrieben wurden.

An Eisenbahnen waren um die Mitte der achtziger Jahre in der asiatischen Türkei nur vorhanden:

Die im Jahre 1856 einer englischen Gruppe konzessionierte und im Jahre 1867 fertiggestellte Bahn von Smyrna nach Aidin (130 km); die Bahn wurde später (1888) durch Verlängerungs- und Zweiglinien zu einem stattlichen Netze (515 km) erweitert.

Die im Jahre 1863 gleichfalls einer englischen Gruppe konzessionierte Bahn von Smyrna nach Cassaba (93 km) mit der im Jahr 1875 der gleichen Gruppe zum Betrieb übergebene Verlängerung von Cassaba nach Maschehir, dem alten Philadelphia, einem Zentrum der türkischen Teppichindustrie (76 km); auch diese Bahn wurde später, in den neunziger Jahren, nachdem sie an ein unter der Führung des Belgiers Nagelmakers stehendes französisches Syndikat übergegangen war, durch eine neue Konzession, vor allem durch die Verlängerung von Maschehir nach Afium-Karabissar (250 km) erheblich erweitert.

Die von der türkischen Regierung in eigener Regie gebaute Küstenbahn von Haidar-Pascha (gegenüber Konstantinopel) nach Ismid am Marmarameer (92 km), deren Betrieb einem Konsortium von englischen und österreichischen Unternehmern übergeben wurde.

Eine zu Beginn der siebziger Jahre in Angriff genommene schmalspurige Bahn von Mudania am Marmarameer nach der alten Osmanenhauptstadt Brussa (45 km), die jedoch infolge Geldmangels in den Anfängen stecken geblieben war und erst zu Beginn der neunziger Jahre von einem französisch-belgischen Konsortium fertiggestellt und in Betrieb genommen wurde.

Schließlich die im Jahre 1883 konzessionierte und von einer englisch-französischen Gesellschaft betriebene Bahn von Mersina am Golf von Alexandrette über Tarsus nach Adana in der kilikischen Ebene (67 km).

Bezeichnend war einmal, daß die meisten und wichtigsten dieser Eisenbahnlinien nicht nur mit fremdem Kapital gebaut waren, sondern auch daß sie von Gesellschaften fremden Rechtes betrieben wurden. Bezeichnend war ferner, daß die einzigen Bahnen, die über die unmittelbare Küstennähe hinaus ein weiteres Hinterland erschlossen, nicht von Konstantinopel, der durch Bosporus und Dardanellen geschützten Hauptstadt des türkischen Reiches, sondern von Smyrna, das im unmittel-

baren Machtbereich der europäischen Flotten lag, ihren Ausgang nahmen. Die einzige von den asiatischen Vorstädten Konstantinopels ausgehende Linie (von Haidar-Pascha nach İsmid) lief an der Küste des Marmarameeres entlang, ohne überhaupt in das Innere des Landes einzudringen.

Beide Eigentümlichkeiten des türkischen Eisenbahnnetzes standen miteinander in einem inneren Zusammenhang; sie erwuchsen beide aus derselben Wurzel, nämlich aus der Tatsache, daß die damals vorhandenen Eisenbahnen nicht türkischen Interessen und türkischer Initiative ihre Entstehung verdankten, sondern den Interessen und der Initiative des westeuropäischen Kapitals und Unternehmertums. Für dieses hatte das fruchtbare und durch Eisenbahnen verhältnismäßig leicht zu erschließende Hinterland von Smyrna eine weit größere Anziehungskraft, als das sprödere und schwerer zugängliche Hinterland des Konstantinopel gegenüberliegenden nordwestlichen Teiles der kleinasiatischen Halbinsel. Außerdem war für das in türkischen Eisenbahnen zu investierende europäische Kapital der Schutz der europäischen Mächte leichter wirksam zu machen, wenn der Ausgangspunkt dieser Bahnen ein frei zugänglicher Hafen des Mittelländischen Meeres war. Auch rein handelspolitisch konnte den mit der Türkei einen umfangreichen Verkehr pflegenden europäischen Mächten die Hebung der Umschlagsplätze am Mittelländischen Meer auf Kosten von Konstantinopel durchaus passen.

Das kleinasiatische Eisenbahnwesen der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts war also nicht nach türkischen, sondern ausschließlich nach westeuropäischen Interessen orientiert.

Sultan Abdul Hamid und die türkischen Eisenbahnen.

Abdul Hamid hatte für die Mängel und Gefahren, die sich aus diesem Zustande in wirtschaftlicher und mehr noch in politischer und militärischer Beziehung ergaben, ein volles Verständnis. Er war sich klar darüber, daß nur der Ausbau eines in sich zusammenhängenden und leistungsfähigen Eisenbahnnetzes die Türkei politisch und administrativ zusammenhalten, militärisch verteidigungsfähig machen und wirtschaftlich kräftigen könne. Aber ihm stand ebenso klar vor Augen, daß die unter englischer und französischer Kontrolle stehenden Eisenbahnen, die von

irgend welchen, von der Türkei militärisch kaum zu deckenden Punkten des Mittelmeeres aus in das Innere des Landes eindringen, diese Aufgaben nicht nur nicht erfüllten, sondern im Gegenteil geeignet waren, fremde Interessensphären zu schaffen und damit das Auseinanderfallen des türkischen Reiches zu begünstigen. Er war zu einsichtig, um sich der Notwendigkeit der Heranziehung europäischen Kapitals und europäischer Intelligenz für den Ausbau und den Betrieb des türkischen Eisenbahnnetzes zu entziehen; aber er wünschte die unbedingte Vorherrschaft des englischen und französischen Kapitals zu brechen, das Kapital politisch und territorial uninteressierter Länder für seine Eisenbahnpläne zu gewinnen und gleichzeitig den türkischen Einfluß auf die Verwaltung der Eisenbahnen in jeder Weise zu stärken, insbesondere auch dadurch, daß er Eisenbahnkonzessionen nur noch an Gesellschaften ottomanischen Rechtes verlieh. Vor allem aber kam es ihm darauf an, nötigenfalls unter Zurückstellung wirtschaftlicher Gesichtspunkte und unter finanziellen Opfern, die den politischen und militärischen Notwendigkeiten der Türkei entsprechenden Strecken so schnell wie möglich zu bauen. Insbesondere lag ihm am Herzen, die große, die ganze asiatische Türkei von der Hauptstadt im Nordwesten bis zum Persischen Golf im Südosten durchziehende Transversallinie auszubauen, die nach seiner in der geographischen Struktur des Reiches begründeten Auffassung das Rückgrat des künftigen Eisenbahnnetzes zu bilden bestimmt war.

Aus diesen Gründen zeigte sich Abdul Hamid noch weniger als seine Vorgänger bereit, auf Angebote und Konzessionsgesuche einzugehen, die auf eine Eisenbahnverbindung von dem Golf von Alexandrette nach Mesopotamien und dem Persischen Golf hinausliefen. Pläne dieser Art waren schon frühzeitig von englischer Seite unter dem Gesichtspunkt der Sicherung des Weges nach Indien betrieben worden. Der englische Oberst Francis Chesney hatte schon in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts mit finanzieller Unterstützung der britischen und der britisch-indischen Regierung Syrien und Mesopotamien bereist, um die zweckmäßigsten Verkehrswege zwischen dem Mittelmeer und dem Persischen Golf zu ermitteln. Als Ergebnis schlug er eine Eisenbahn von Suedieh (dem alten Seleukia Pieria) an der nordsyrischen Küste über Aleppo nach dem Euphrat und einen Schiffahrtsdienst auf diesem Flusse

bis nach Basra vor. Gleichzeitig befürwortete Chesneh den Bau eines Kanals über die Landenge von Suez, um England neben dem syrisch-mesopotamischen Landweg den kürzesten Seeweg nach Indien zu erschließen*). Er fand jedoch in England für diese großzügigen Pläne damals kein Verständnis. Nachdem französische Unternehmer den Bau des Suezkanals in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre in Angriff genommen hatten, kam Chesneh auf sein syrisch-mesopotamisches Eisenbahnprojekt zurück. Aber das Konzessionsgesuch der von ihm gegründeten „Euphrates Valley Railway Company“ hatte keinen Erfolg; ebensowenig einige Konkurrenzprojekte. Er gab seine Bemühungen endgültig auf, als die britische Regierung unter Gladstone im Jahre 1872 die von einem Sachverständigenausschuß des britischen Parlamentes empfohlene Zinsgarantie für die Euphratbahn ablehnte. Auch die eifrige Befürwortung der „Indo-Mediterranean Railway“ durch den Ende der siebziger Jahre von Disraeli zur erneuten Prüfung an Ort und Stelle entsandten Afrikaforscher B. Lovett Cameron brachte keine Änderung, da Disraeli im Jahre 1880 gestürzt wurde und Gladstone, der abermals seine Nachfolgerschaft übernahm, für das große Projekt nach wie vor kein Interesse zeigte.

Auch die große Aufmerksamkeit, die in der ersten Hälfte der siebziger Jahre Sultan Abdul Asis der Überlandlinie Konstantinopel—Persischer Golf zuwandte, erschöpfte sich in einem kleinen Anlauf. Zwar nahm Abdul Asis den österreichischen Eisenbahningenieur Wilhelm Pressel, der sich beim Bau der ersten Strecken der orientalischen Eisenbahnen ausgezeichnet hatte, in türkische Dienste und ließ von ihm Projekte für ein großes Eisenbahnnetz ausarbeiten, dessen Hauptstrang die Linie von Haidar-Pascha über Angora, Diarbekir, Mossul und Bagdad nach dem Persischen Golf darstellte und das zahlreiche Zweiglinien nach dem Mittelländischen und dem Schwarzen Meere einschloß. Aber von diesem großartigen Projekt wurde nur die oben erwähnte kurze Anfangsstrecke von Haidar-Pascha bis Ismid ausgeführt. Der türkische Staatsbankerott des Jahres 1875 machte allen weiteren Plänen ein Ende.

*) Siehe Dr. C. A. Schäfer, Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik, Weimar 1916, S. 8 ff. Diese interessante Schrift bietet einen guten Überblick über alle einschlägigen Fragen. — Siehe zum folgenden auch Dr. Hermann Schmidt, Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei, Berlin 1914.

Nachdem durch die Reorganisation des türkischen Staatsschuldenwesens die finanziellen Voraussetzungen für türkische Eisenbahnpläne wesentlich verbessert worden waren, begann das europäische Interesse an den kleinasiatischen Eisenbahnprojekten sich erneut zu regen. Aber Abdul Hamid verharrte, insbesondere gegenüber den englischen Konzeptionsgesuchen, in ablehnendem Mißtrauen. Es war nicht geeignet, dieses Mißtrauen zu beseitigen, wenn der Engländer Eduard Cazalet in einem Konzeptionsgesuch vom 24. März 1883 für eine Linie von der nordsyrischen Küste zum Persischen Golf die Überlassung von Grund und Boden zu beiden Seiten der Bahn im Ausmaß von mindestens zweieinhalb Quadratkilometer für jeden Kilometer Bahnstrecke verlangte*); denn in keinem anderen Punkte ist der Türke empfindlicher gegen das Eindringen des Europäertums, als in der Frage des Landerwerbs. Ebensovienig konnte zur Beseitigung des großherrlichen Mißtrauens die Begründung beitragen, daß England durch die vorgeschlagene Linie „einen zweiten Weg nach Indien bekommen würde, der ihm ermöglichen werde, dem Suezkanal eine geringere Wichtigkeit beizumessen, wodurch eine Verständigung der beiden Länder über Ägypten erleichtert werde“.

Das Gesuch des Herrn Cazalet erledigte sich dadurch, daß dieser wenigen Wochen nach der Einreichung plötzlich starb.

Der englisch-französische Wettbewerb in der Türkei.

In den folgenden Jahren fanden sich neben englischen Bewerbern auch französische Interessenten für die große Überlandbahn.

Vor allem begann die Ottomanbank (Banque Imperiale Ottomane) dem großen Plane ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die Ottomanbank war im Jahre 1863 von einer englisch-französischen Bankengruppe gegründet worden. Aber der englische Einfluß war, obwohl neben dem Sitz in Paris ein offizieller Sitz in London beibehalten wurde und obwohl auch in der Konstantinopler Direktion das britische Element stets vertreten blieb, immer mehr in den Hintergrund gedrängt worden. Als einzige große, mit dem Recht der Noten-

*) Cazalet hatte die Absicht, auf diesen Terrains russische Juden anzusiedeln.

ausgabe ausgestattete Bank der Türkei eroberte sich die Ottomanbank mehr und mehr eine Monopolstellung in den türkischen Finanzgeschäften; die türkische Regierung empfand schwer die immer drückender werdende Abhängigkeit von diesem Institut und der hinter ihm stehenden französischen Hochfinanz; sie beobachtete deshalb mit einiger Sorge die Bestrebungen der Ottomanbank, sich auch im türkischen Eisenbahnwesen eine maßgebende Position zu verschaffen.

Neben der Ottomanbank erschien eine andere französische Gruppe als Wettbewerber, die von Herrn Collas, dem französischen Hauptinteressenten an der türkischen Leuchtturm-Gesellschaft, geführt wurde und die sich mit den Interessenten an der Bahn Haidar-Pascha-Smid, dem Schlüsselstück der großen Überlandlinie, und mit Wilhelm Pressel, dem Vater des großen Eisenbahnprojektes, zu einigen versuchte.

Das lebhafteste französische Interesse rief auch eine englische Gruppe auf den Plan, die von dem Vertreter der britischen Bondholders bei der türkischen Staatsschuldenverwaltung, Sir Vincent Caillard, protegirt wurde.

Der deutsche Botschafter in Konstantinopel, Herr von Radowiz, berichtete damals (1888) eingehend über die Zuspitzung des Kampfes um die kleinasiatischen Hauptlinien an den Reichskanzler. Er wies darauf hin, daß ein Erfolg einer der beiden französischen Gruppen „eine neue und sehr bedeutende Vermehrung des französischen Übergewichtes in der Einwirkung auf die ökonomischen Verhältnisse des türkischen Reiches mit allen sich daraus ergebenden politischen Konsequenzen“ darstelle. Zu der Behauptung der Wortführer der beiden französischen Gruppen, daß sie sich die Beteiligung deutscher Bankhäuser gesichert hätten, bemerkte der Botschafter: „Sollte das der Fall sein, so würde auch in dieser Unternehmung das deutsche Kapital sich nur ins Gefolge und unter die Leitung französischer Interessen stellen.“ Er berichtete weiter, daß die englische Gruppe jede Beteiligung französischen Kapitals ausschließen wolle, voreerst auch jede Beteiligung österreichischen Kapitals, da sie dieses in Orientfachen für allzu abhängig von französischem Einfluß ansehe; dagegen interessiere sich der italienische Botschafter lebhaft für eine Beteiligung der italienischen Nationalbank an der geplanten englischen Gesellschaft, da er in dieser die letzte Möglichkeit der Bekämpfung des

französischen Übergewichts sehe; ebenso wünsche Sir Vincent Caillard für seine Gruppe die Unterstützung des deutschen Geldmarktes und stehe darüber in Unterhandlungen.

Fürst Bismarck machte zu diesem Bericht die bezeichnende Randbemerkung:

„in den Sachen wird unsere Aufgabe sein, die Rivalität zwischen Frankreich und England ihren Weg gehen zu lassen, gerade wie in Ägypten. Englands anti-französische Interessen sind uns nützlich.“

Die Rolle des uninteressierten Zuschauers wurde jedoch schon in der allernächsten Zeit mit Zustimmung des Fürsten Bismarck selbst aufgegeben; denn es stellte sich heraus, daß diese Rolle in der Türkei ebenso wenig wie auf kolonialem Gebiet durchgehalten werden konnte, ohne große Zukunftsmöglichkeiten, auf die Deutschland nicht verzichten durfte, unwiderruflich von andern verbauen zu lassen und ohne Deutschlands Stellung im Konzert der Großmächte empfindlich zu beeinträchtigen.

Georg Siemens und die türkischen Eisenbahnprojekte.

Der Sultan selbst stellte Deutschland vor die entscheidende Frage. Bedrängt von den französischen und englischen Konzessionsbewerbern, die in ihren Bestrebungen von ihren Botschaftern auf das nachdrücklichste unterstützt wurden, und erfüllt von dem Verlangen, die für die Türkei lebenswichtige Transversallinie sobald wie möglich unter Ausschaltung der Gefahren des französischen und englischen Einflusses zu sichern, wandte sich der Sultan an deutsche Finanzkreise. Von der Mitte der achtziger Jahre an suchte Preßel im Einverständnis mit dem Sultan und seiner Regierung deutsche Banken für das große Unternehmen zu gewinnen. Er malte die Aussichten der zunächst von ihm zur Ausführung befürworteten anatolischen Linien mit geradezu glühenden Farben. In einer Denkschrift über „das anatolische Eisenbahnnetz“ führte er u. a. aus:

„Einst war Anatolien intensiv bebaut, ein Land reger Arbeit und hoher Kultur, überjät mit reichen Städten, wie etwa im Mittelalter Oberitalien oder Flandern-Brabant. Das war besonders unter der mazedonischen und römischen Herrschaft und später, nach dem Verfall der alle lebendige Völkraft ertötenden byzantinischen Herrschaft, unter der kräftigen Herrschaft der großen Osmaniden der Fall, als Anatolien sich Jahrhunderte hindurch friedlicher Zustände erfreute. Damals ernährte das Land nicht nur seine eigene Bevölkerung, sondern konnte auch noch bedeutende Überschuße

seiner eigenen Bodenerzeugnisse ausführen. . . Auf die Ursachen des späteren Niederganges dieser Länder kann hier nicht eingegangen werden; sie beruhen zum großen Teile aber in den Umwälzungen des wirtschaftlichen Lebens und industriellen Schaffens der europäischen Welt, seit der großen Steigerung der menschlichen Arbeit durch Dampf- und Arbeitsmaschinen. . . Anatolien ist zurückgegangen, aber nicht erschöpft; es ist verarmt, aber nicht arm. Alle Vorbedingungen und Kräfte für die Schöpfung neuer erspriesslicher Tätigkeit sind vorhanden. Es handelt sich darum, diese Vorbedingungen zu benutzen, diese Kräfte zu beleben. Dazu kann am ehesten und wirksamsten die Ausstattung des Landes mit modernen Verkehrsmitteln verhelfen. . . Wenn man sich die gewerbliche Tätigkeit in Anatolien zurückerst, wie sie früher glücklich entfaltet war, wie die Baukunst mit ihren mannigfaltigen Hilfsgewerben blühte, wie bis zum Vordringen der europäischen Fabrikwaren eine altüberlieferte Gewerbetätigkeit getrieben wurde, wenn man die hierin bekundete und noch keineswegs verlorene Arbeitsneigung, Arbeitsfähigkeit und Arbeitslust insbesondere der anatolischen Bevölkerung, wie ihr politisch noch nicht unterwühltes und gesellschaftlich friedliebendes Zusammenleben in Betracht zieht, so wird man in all den angedeuteten Tatsachen die günstigsten Vorbedingungen für die Prosperität sowohl, als für die immense Nützlichkeit des Bahnunternehmens erblicken, welches die Wiederbelebung der nationalen Arbeit, die Wiederaufrichtung der nationalen Wirtschaft Anatoliens zugleich voraussetzt und bezweckt. Wenn man, wie es der Ernst der Sache erfordert, gründlich prüft und sich weder von eigenen Vorurteilen noch von den Einreden einzelner Interessentenkreise beeinflussen läßt, welche diesem Unternehmen feindlich gegenüber stehen, so muß man zu der Erkenntnis gelangen, daß dasselbe, verständig in Angriff genommen und gewissenhaft durchgeführt, alle Aussichten des Erfolges in sich trägt. Ganz abgesehen von der Staatsgarantie, muß die Bahn schon durch ihre eigenen Betriebserträge sich lebenskräftig zeigen, wie das für die bestehende kurze Linie Merjina—Adana und die beiden von Smyrna ins Innere führenden ziffernmäßig zutage tritt.“

Pressel trat u. a. auch mit Georg Siemens in Verbindung, fand aber bei diesem dieselbe Zurückhaltung, wie sie die deutsche Politik damals gegenüber den türkischen Dingen zeigte. Siemens schrieb Anfang 1887 an einen Bekannten, der sich bei ihm für das Presselsche Projekt einsetzte, daß „einerseits die Finanzierung derartiger Unternehmungen außerhalb des Bereichs der regelmäßigen Tätigkeit der Deutschen Bank liege, andererseits auch die augenblicklich obwaltenden politischen Verhältnisse es nicht rätlich erscheinen ließen, sich auf weitaussehende Unternehmungen einzulassen, selbst wenn mit Gewißheit auf eine Rentabilität gerechnet werden dürfe.“

In anderen deutschen Kreisen fand Pressel wohl Geneigtheit, an einem so großen und aussichtsvoll erscheinenden Unternehmen in Anlehnung an eine der französischen Gruppen mitzuwirken, nicht aber die

Bereitschaft, die Last und Verantwortung der Führung zu übernehmen. Damit war aber den politischen Intentionen des Sultans in keiner Weise gedient.

Nachdem die politische Hochspannung des Jahres 1887 überwunden war, wurde das Projekt der großen anatolischen Bahn erneut an Georg Siemens gebracht. Diesemal durch Vermittlung des k. und k. Sectionschefs Dr. C. Th. Coch in Wien. Dieser schrieb am 20. März 1888 an Siemens:

„ . . . Es ist eine merkwürdige Tatsache, daß man in Mitteleuropa ziemlich gut Bescheid weiß in den australischen Sumpfwäldern und auf der südafrikanischen Karru, daß man Bahnen in Sandwüsten, Karstgesteinen und Steppen baut, in Gegenden, die menschenarm oder von Völkern bewohnt sind, welche geringste Berührungspunkte mit unserer Kultur haben und als Abnehmer unserer Kulturprodukte für lange Zeit hinaus erst künstlich erzogen werden müssen, aber daß man wenig oder gar nichts kennt von dem schönen und gesunden Hochlande Kleinasiens, das mit seinem fruchtbaren Boden, mit seinen schönen Wäldern und seinen Schätzen an Mineralien von der Natur dem menschlichen Unternehmungsgeiste auf dem Präsentierteller dargeboten wird. — Die Regierung des Landes ist durch die bisherigen Erfahrungen und durch die politischen Verhältnisse gezwungen, an der Hebung Anatoliens durch ernste Geschäftsmänner zu denken und würde hierbei deutsche Kapitalien den englischen und französischen, welche in dieser Stunde in Konstantinopel Angebote machen, selbst mit Opfern ihrerseits, vorziehen, aus politischen Gründen leicht begreiflicher Art. Wer die Bahnen in Anatolien auszuführen unternimmt, wird ein besseres und größeres Geschäft machen als der Erbauer der Bahnen in der europäischen Türkei. Es wird zugleich ein Geschäft sein, welches dem Unternehmer Anerkennung bringt, wie sie z. B. Lesseps durch den Suezkanal sich für alle Zeiten verdient hat. Die anatolischen Bahnen sind die letzten der Eisenbahnunternehmungen, welche die zweite Hälfte unseres Jahrhunderts charakterisieren, wenn man von der uns fremden chinesischen Welt und ihrer unbestimmbaren Zukunft absehen will. Es sollte mich freuen, wenn deutsche Arbeit ausführt, was eine unserer hervorragendsten Autoritäten auf dem Gebiete des Verkehrswesens, W. Preffel, so gründlich erdacht und so genial

geplant hat. Es handelt sich darum, daß eine Bank wie die Ihrige die Bewegung unterstützt und in der sachlich richtigen Bahn erhält."

Aber Siemens blieb auch jetzt noch bei seiner vorsichtigen Zurückhaltung. Er antwortete am 23. März 1888:

„... Was die Presselschen Projekte anlangt, so sind mir dieselben aus früherer Zeit schon bekannt, und ich bin ganz Ihrer Ansicht, daß diese Landesteile unter einer ungerechten Vernachlässigung leiden, daß derjenige, welcher sie aufschließt, unter Umständen nicht nur nützliche, sondern auch gewinnbringende Dinge vollbringen kann. Aber unsere Macht als Bankiers geht nicht weiter, als wie wir durch die Zustimmung des Publikums getragen werden. Wollten wir mit den geringen eignen Mitteln einer Bank unsere Geschäfte machen, so würden wir in wenigen Monaten am Ende unserer Leistungsfähigkeit und unseres Einflusses angelangt sein. Für uns handelt es sich nur darum, den Puls des Publikums zu fühlen und seinen Gefühlen um kurze Fristen vorauszuweilen. Von diesem Vorderfuß ausgehend, möchte ich Ihnen sagen, daß zur Zeit in Deutschland für die Presselschen Pläne keine Aussicht ist."

Inzwischen hatte die Württembergische Vereinsbank an dem Abschluß eines großen Lieferungsgeschäftes für Infanteriegewehre und Munition zwischen der türkischen Regierung und der Mauerschen Waffenfabrik in Oberndorf mitgewirkt; die Verhandlungen in Konstantinopel waren in der Hauptsache durch einen ihrer Direktoren, Alfred Kaulla, geführt worden. Kaulla hatte sich durch seine Gewandtheit das Vertrauen maßgebender Persönlichkeiten der türkischen Regierung und des Sultans selbst erworben. Man glaubte in ihm die geeignete Persönlichkeit gefunden zu haben, welche die deutsche Finanzwelt für die Eisenbahnpläne des Sultans interessieren könnte.

Am 16. Mai 1888 schrieb Kaulla über die Angelegenheit ausführlich an Siemens. Er teilte mit, daß man ihn von Konstantinopel aus schon im März mit der Eisenbahnangelegenheit befaßt und ihm geschrieben habe, daß die Konzession „ganz vorzugsweise“ einer deutschen Gruppe erteilt werden würde. Im April habe ihn dann der türkische Botschafter zu einer Besprechung nach Berlin gebeten; er habe jedoch einstweilen dilatorisch geantwortet, da er in Übereinstimmung mit Dr. Steiner zunächst eine Verständigung mit Siemens für nötig gehalten habe. Er

fügte hinzu, es handele sich im ganzen um den Bau und Betrieb von rund 6000 km. Die Herstellung solle jedoch schrittweise erfolgen, vorläufig sei eine Bauzeit von 15 Jahren vorgesehen.

Im Anschluß an diesen Brief fanden wiederholt persönliche Aussprachen zwischen Siemens und Kaulla über das anatolische Eisenbahnprojekt statt. Aber auch jetzt wieder kam Siemens nach Beratung mit seinen Kollegen in der Direktion der Deutschen Bank zu einer Ablehnung; allerdings diesmal zu einer Ablehnung mit halbem Herzen. Er schrieb darüber am 22. Juni 1888 an Dr. Steiner:

„Über das anatolische Geschäft wird Ihnen Herr Kaulla berichtet haben. Wir haben den starken Gewinn, welcher in demselben liegt, nicht übersehen; aber wir sind nach langer Überlegung doch zu dem Resultat gekommen, daß die uns zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte nicht ausreichen, um ein derartiges schwieriges und sowohl in der Erwerbung der Konzession als in der Überwachung der Ausführung umständliches Unternehmen durchzuführen. Unser Kapital ist gegenwärtig so groß, daß wir den Schwerpunkt in den Zinsgeschäften suchen müssen. Das beste Konsortialgeschäft wird uns selten soviel bringen, als wie ein Prozent Zinsunterschied in der Anlage unserer Bestände ausmacht; wir werden immer mehr dazu gedrängt, den Schwerpunkt unserer Tätigkeit in der administrativen Wirksamkeit, in der Verteilung unserer Kapitalien auf verschiedene Plätze, zu suchen und dagegen den spekulativen Teil des Geschäftes zu vernachlässigen. . . Was die Zinsanlagen anlangt, so werden wir immer mehr zu amerikanischen Geschäften gedrängt, welche voraussichtlich auch für die nächste Zukunft durch die Meinung des Publikums in immer höherem Maße begünstigt werden. — Herr Kaulla war über unsere Darlegung nicht im mindesten empfindlich. Wir verabredeten mit ihm, daß man versuchen solle, die Handelsgesellschaft in das Geschäft hineinzuziehen, in deren Aufsichtsrat zwei bekannte Eisenbahnleute sitzen und die durch Löwe die türkischen Geschäfte ja auch kennt. Aber auch dort scheinen ähnliche Bedenken entstanden zu sein. — Man hat vor Verhandlungen mit Türken und sonstigen Orientalen hier eine gewisse Furcht. — Den Abbruch der Verhandlungen wird Herr Kaulla in solcher Weise bewirken, daß man notfalls auf die Sache zurückkommen kann.“

Die folgenden Wochen brachten jedoch in Georg Siemens' Haltung den entscheidenden Umschwung. Die großen Perspektiven des Projektes hatten ihn nachhaltig beeindruckt. Je mehr er sich mit dem Plane innerlich beschäftigte, desto größer wurde für ihn die Versuchung, hier die Lösung eines Kulturwerkes ersten Ranges zu übernehmen, zum Vorteil und Ruhme nicht nur der Deutschen Bank, sondern auch des deutschen Namens in der Welt.

Dazu kam, daß seine Nachprüfungen die von ihm anfangs einigermaßen bezweifelte Ernsthaftigkeit der türkischen Anerbietungen ergaben. Es stellte sich vor allem heraus, daß der Sultan fest entschlossen war, die Konzession für den Bau und Betrieb der anatolischen Bahn an einen ernsthaften deutschen Bewerber zu geben, sie mit den nötigen finanziellen Garantien auszustatten und die Erhebung der für die Garantie zu verpfändenden Zehnten an die türkische Staatsschuldenverwaltung zu übertragen, die sich durch ihre Reformarbeit und die pünktliche Zinszahlung auf die ihrer Verwaltung unterstellten Anleihen in hohem Maße das Vertrauen der europäischen Geldmärkte erworben hatte.

Am 9. August 1888 schrieb Siemens an Kaulla:

„. . . Wenn die Sache so liegt, dann kann man dieselbe anfassen und braucht sich nicht mehr davor zu fürchten, daß man Wasser ins Meer trägt und ähnliche unnütze Arbeit anstellt. Hier hat sich alles um die Banque Ottomane gruppiert. . . Uns hat man durch dritte Leute, welche jeden Tag desabouiert werden können, einige verbindliche Redensarten gemacht, resp. machen lassen, von welchen ich indessen keine Notiz genommen habe. Unter diesen Umständen scheint mir die Frage doch diskussionsfähig, ob man sich nicht um die Sache bewirbt. . . Ich würde im Notfall bereit sein, auf die Sache Zeit zu verwenden. Hier haben sich die Dinge so geschoben, daß ich Muße dazu finden würde.“

Damit war das entscheidende Wort gesprochen.

Von diesem Augenblick an widmete Georg Siemens dem Unternehmen seine volle Tatkraft.

Schon am 15. August richtete er an das Auswärtige Amt die nachstehende Eingabe:

„Die kaiserlich Ottomanische Regierung beschäftigt sich seit geraumer Zeit mit dem Plane des Baues der kleinasiatischen Bahnen. Wie uns von glaubhafter Seite

mitgeteilt wird, würde die genannte Regierung und insbesondere S. M. der Sultan die Ausführung dieses Werkes vorzugsweise Deutschen übertragen. Ein gewisser direkter Ausdruck dieser Stimmung ist in dem beiliegenden Briefe des hiesigen türkischen Botschafters an den Direktor der Württembergischen Vereinsbank, Herrn Alfred Kaulla, zu erblicken.

Wir wären nun geneigt, uns um die Konzession zu bewerben und zu den diesbezüglichen in Konstantinopel zu führenden Verhandlungen den oben erwähnten Herrn Kaulla zu bevollmächtigen; die Voraussetzung hierfür wäre aber, daß seitens des hiesigen kaiserlichen Auswärtigen Amtes keine politischen Bedenken obwalten.

Wir gestatten uns daher die ganz gehorsamste Anfrage:

1. ob keine derartigen Bedenken erblickt werden,
2. ob eventuell die kaiserliche Botschaft zu Konstantinopel angewiesen werden könnte, Herrn Kaulla bei seinen Verhandlungen nach Tunlichkeit zu unterstützen. Aus dieser im Stadium der Verhandlungen unserer Sache eventuell gewährten Unterstützung würden wir in keiner Weise die Geneigtheit zu irgendwelcher weitergehenden Hilfe jetzt oder zu einem späteren Zeitpunkt folgern.

Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß wir uns bestreben würden, das Unternehmen in Gemeinschaft mit deutschen Finanzinstituten und in solcher Weise durchzuführen, daß den mit uns verbundenen deutschen industriellen Etablissements möglichst zahlreiche Bestellungen auf das zum Bahnbau und Betrieb erforderliche Material zugewiesen werden.

Zunächst würde es sich um die etwa 440 km lange Strecke Smb—Angora handeln. Nach den Vorschlägen kostet die Herstellung des Kilometers inkl. Fahrmaterial ca. 100 000 Mark. Die türkische Regierung ist bereit, per Kilometer eine Bruttoeinnahme von 14 400 Mark zu garantieren, hierfür die Zehnten der betreffenden Provinzen zu verpfänden und die Verwaltung der eingehenden Gelder der „Administration de la Dette Publique Ottomane“ zu übertragen. Da die Betriebsausgaben auf 4 000 Mark per Kilometer präliminiert sind, würden über 10 000 Mark per Kilometer verbleiben, was zur Verzinsung und Amortisation der investierten Kapitalien vollständig ausreicht.

Indem wir sowohl, wie auch der infolge eines längeren Aufenthaltes in der Türkei mit den dortigen Verhältnissen bekannte und zurzeit hier ortsanwesende Herr Kaulla zu jeder etwa weiter gewünschten Auskunft gerne bereit sind, verharren wir usw.“

Die Antwort des Auswärtigen Amtes erging am 2. September 1888. Sie hatte folgenden Wortlaut:

„Auf die Anfrage des Direktoriums der Deutschen Bank vom 15. v. M. erwidere ich ergebenst, daß politische Bedenken gegen die Bewerbung um eine Konzession für kleinasiatische Eisenbahnbauten nicht bestehen.

Die kaiserliche Botschaft in Konstantinopel ist bereits ermächtigt, deutsche Bewerber um solche Konzessionen, und namentlich auch den mit bezeichneten Vertreter der Deutschen Bank in Konstantinopel, in ihren desfallsigen Bemühungen zu unterstützen.

Das Direktorium hat in seiner Eingabe selbst schon der zutreffenden Annahme Ausdruck gegeben, daß eine demselben im gegenwärtigen Stadium der Angelegenheit zuteil werdende amtliche Förderung seiner Absichten sich nicht über den Zeitpunkt der etwaigen Konzessionierung hinaus, beziehungsweise nicht auf die Ausführung und den Betrieb des Unternehmens erstrecken würde. In der Tat gehen deutsche Unternehmer durch Kapitalanlagen in anatolischen Eisenbahnbauten ein Risiko ein, welches zunächst in den Schwierigkeiten der Rechtsverfolgung im Orient liegt, aber durch kriegerische und andere Verwicklungen noch gesteigert werden kann.

Die darin für deutsches Kapital liegenden Gefahren werden ausschließlich den Unternehmern zur Last fallen, und werden die letzteren nicht darauf rechnen dürfen, daß das Deutsche Reich sie gegen die mit gewagten Unternehmungen im Auslande verbundenen Wechselfälle sicherstellen werde.“

Fürst Bismarck hat persönlich dieses Antwortschreiben unterzeichnet und damit die Bewerbung einer deutschen Finanzgruppe um die von Franzosen und Engländern begehrte kleinasiatische Eisenbahnkonzession — entgegen seinem Randvermerk vom Juli des gleichen Jahres — gutgeheißen, wenn er auch das Risiko der politisch ungewissen Zukunft ausdrücklich den deutschen Unternehmern zuwies.

Drittes Kapitel.

Die erste Konzession für die Anatolische Eisenbahn.

Das deutsch-englisch-italienische Einverständnis.

Mit dem durch die Zustimmung des Fürsten Bismarck gedeckten Entschluß Georg Siemens', als selbständiger Bewerber um die Konzession des kleinasiatischen Stückes der großen Linie Konstantinopel—Bagdad—Persischer Golf aufzutreten, begann für Deutschlands wirtschaftliche und politische Betätigung im nahen Orient eine neue Zeit: die Zeit der aktiven Teilnahme an den von den Großmächten heiß umstrittenen Geschicken der Türkei. Die Bewerbung um die Eisenbahnkonzession Konstantinopel—Angora war ein erster Schritt zur Schaffung starker deutscher Interessen in der asiatischen Türkei, die von Anfang an

Gegenstand des Unbehagens und der Angriffe anderer Großmächte waren und die sich zu einer gewichtigen Tatsache auswachsen mußten, die kein Vorbehalt zur Bedeutungslosigkeit für die deutsche Politik herabdücken konnte.

Wenn nicht nur Georg Siemens, sondern auch der Fürst Bismarck die ursprünglichen Bedenken gegen diesen entscheidenden Schritt zurückstellten, so hat dabei die gesamtpolitische Konstellation dieser Zeit, die für Deutschland eine Frontstellung Seite an Seite mit England nützlich erscheinen ließ, sicher nicht unwesentlich mitgespielt. Sir Vincent Caillard suchte geflissentlich Fühlung mit dem deutschen Botschafter und ließ durchblicken, daß man in England bereit sei, mit einer deutschen Gruppe gegen die französischen Bestrebungen zu kooperieren. Im gleichen Sinne wandte er sich auch an Georg Siemens. Der italienische Botschafter in Konstantinopel, Baron Blanc, propagierte die Bekämpfung des übermächtigen französischen Einflusses in der Türkei durch einen deutsch-englisch-italienischen Zusammenschluß, und er sah einen bedeutamen Anfang der Verwirklichung dieses Gedankens in einem Zusammenarbeiten des Kapitals der drei Länder in Sachen der anatolischen Bahn. Diese Sachlage fand Herr Kaulla vor, als er in den ersten Tagen des September, ausgerüstet mit allen für den Vertragsabschluß erforderlichen Vollmachten, in Konstantinopel eintraf. Er berichtete am 5. September 1888 an Siemens:

„... Was Ihnen Caillard über seine Besprechungen mit unserm Botschafter schrieb, wurde mir von diesem bestätigt. Radowiz legt — wie es scheint, aus politischen Gründen — Wert darauf, daß sich eine deutsch-englisch-italienische Gruppe bilde, um dem immer wieder mehr fühlbar werdenden französischen Einfluß mit vereinten Kräften entgegenzutreten, d. h. die Banque Ottomane zu bekämpfen, die er als ausschließlich im französischen Interesse wirkend betrachtet.“

Die Verständigung zwischen Kaulla und Caillard über ein gemeinsames Vorgehen wurde nicht schwer. Das größte Hindernis kennzeichnete Kaulla in seinem Bericht nach Berlin mit folgenden Worten:

„Von türkischer Seite wird mir versichert, wir gäben unsere günstige Position beim Sultan vollständig auf, wenn unsere Gruppe den rein deutschen Charakter verlöre, und zumal, wenn Engländer dabei seien.“

Caillard trug dieser Schwierigkeit, die ihm nicht unbekannt war, Rechnung, indem er sich bereit zeigte, der deutschen Gruppe die Führung der Verhandlungen und des Unternehmens zu überlassen und sie, gegen die Zusage einer ausreichenden Heranziehung des englischen Kapitals und der englischen Industrie, durch die Zurücknahme seiner eignen Bewerbung um die anatolische Eisenbahnkonzession zu unterstützen.

Auf Grund des deutsch-englisch-italienischen Einverständnisses und des besten Willens des Sultans, mit der deutschen Gruppe zu einem raschen Abschluß zu kommen, hatte Kaulla in seinen Verhandlungen mit der türkischen Regierung verhältnismäßig leichtes Spiel. Seine Aufgabe wurde ihm dadurch noch besonders erleichtert, daß die Deutsche Bank sich bereit erklärte, der Türkei zur Befriedigung eines dringenden Geldbedarfs (für fällige Raten der Kriegssentschädigung an Rußland und Heeresausrüstung) eine Anleihe in Höhe von 30 Millionen Mark zu günstigen Bedingungen zu gewähren, über die der türkische Finanzminister vorher ergebnislos mit der Ottomanbank verhandelt hatte. Die 5prozentige Anleihe wurde für die Sicherung ihres Zinsen- und Tilgungsdienstes mit Pfändern ausgestattet, insbesondere Fischereiabgaben und Seidenzehnten bestimmter Bezirke, deren Einziehung und Verwaltung dem Verwaltungsrat der türkischen Staatschuld in derselben Weise übertragen wurden, wie die mit dem Muharremdekret für die alte türkische Staatschuld verpfändeten Einnahmen. Je rücksichtsloser die Ottomanbank bisher ihre Monopolstellung als Geldgeber für die Türkei ausgenutzt hatte, desto stärker und dankbarer empfand man in türkischen Kreisen den von der deutschen Gruppe mit der Gewährung dieser Anleihe geleisteten Dienst. Kaulla berichtete am 16. September 1888:

„Von der Position der Banque Ottoman macht man sich in Deutschland eine total unrichtige Vorstellung. Die Erbitterung ist hier allgemein und insbesondere beim Sultan derart, daß eine erfolgreiche Konkurrenz kein sonderliches Kunststück ist. Der Finanzminister sagte mir heute noch wörtlich, er betrachte unser Auftreten hier als eine Erlösung aus den Klauen dieser Leute; die Banque Ottomane sei eine Bereicherungsanstalt für ihre Leiter und zweitens eine französische politische Agentur.“

Die Konzession für die Linie von Haidar-Pascha nach Angora.

Schon am 24. September 1888 erließ der Sultan ein *Irâdê*, daß die Erteilung der Konzession für die Eisenbahnlinie von Haidar-Pascha nach Angora an die von Alfred Raulla vertretene Gruppe der Deutschen Bank anordnete. Am 4. Oktober wurden die Konzessionsverträge unterzeichnet. Gleichzeitig wurde der Anleihevertrag abgeschlossen. Raulla konnte berichten, daß „nach türkischen Begriffen der ganze Verlauf ein so fabelhaft rascher und glatter“ gewesen sei, daß er selbst kaum daran glauben könne; er sei auf monatelange Kämpfe gefaßt gewesen.

Mit diesen Verträgen erwarb die Gruppe der Deutschen Bank von der türkischen Regierung zunächst die bereits vorhandene 92 km lange Linie von Haidar-Pascha nach İsmid gegen Zahlung von 6 Millionen Franken zu Eigentum und mit dem Rechte des Betriebes. Sie erhielt außerdem die Bau- und Betriebskonzession für die 486 km lange Linie von İsmid landeinwärts über Çankışehir nach Angora. Die Konzessionsdauer wurde auf 99 Jahre bemessen; sie ist später im Einklang mit der Konzessionsdauer der Bagdadbahn verlängert worden.

Um dem Eisenbahnunternehmen auch für die schwierige Zeit der Entwicklung eine angemessene Rente zu sichern und so die Aufbringung der erforderlichen Kapitalien zu ermöglichen, hatte sich die türkische Regierung schon in den Vorverhandlungen mit Herrn Raulla dazu bereit erklärt, dem Konzessionär eine Mindestbruttoeinnahme für den Kilometer zu garantieren. Die garantierte Bruttoeinnahme sollte ausreichen, um einmal die Betriebskosten, ferner die Verzinsung des in Bau und Betrieb investierten Kapitals zu decken. Für die 92 km bis İsmid, die dem Konzessionär zu einem verhältnismäßig billigen Preise überlassen wurden*), wurde die Kilometergarantie auf 10300 Franken, für die 486 km İsmid-Angora wurde sie auf 15000 Franken festgesetzt. Solange also die für beide Strecken getrennt zu berechnenden Einnahmen hinter der garantierten Summe zurückblieben, hatte die Türkei den Unter-

*) Die Kosten dieser Strecke haben sich allerdings durch die sofort sich als notwendig herausstellenden Wiederherstellungs-, Verbesserungs- und Erweiterungsarbeiten wesentlich erhöht.

schied an den Konzeffionär zu vergüten. Von einem etwaigen Überschuß der kilometrischen Bruttoeinnahme behielt sich die türkische Regierung einen Anteil von 25% vor.

Als Sicherheit für die Garantiezahlungen verpfändete die türkische Regierung die Getreidezehnten der von den Bahnen durchzogenen Sandschaks İsmid, Ertoğrul, Kutahia und Angora, deren Einziehung und Verwaltung, wie bereits erwähnt, dem Verwaltungsrat der türkischen Staatsschulden übertragen wurde. Dieser erklärte sich, ohne irgendwelche Schwierigkeiten zu machen, zur Übernahme der ihm zugedachten Funktion bereit. Die beiden französischen Vertreter verzichteten auf einen Einspruch wohl deshalb, weil sie sich der geschlossenen Phalanx ihrer sämtlichen Kollegen, der deutschen, englischen, italienischen, österreichischen und türkischen Mitglieder des Rates, gegenüber sahen und keine Veranlassung hatten, ihre Isolierung durch eine offizielle Beschlusfassung zu konstatieren.

Die politische Konstellation und die Finanzierung der Anatolischen Bahn.

Nachdem die Konzeffion für die vielumstrittene Eisenbahn in aller Form an die Gruppe der Deutschen Bank verliehen war, entstand für Georg Siemens die Aufgabe der Finanzierung des neuen Unternehmens.

Die politische Konstellation, die den Erwerb der Konzeffion so sehr begünstigt, ja überhaupt wohl erst ermöglicht hatte, erschien gleichzeitig auch als die gegebene Grundlage für die Aufbringung des erforderlichen Kapitals und für die Konstruktion der zu bildenden Eisenbahngesellschaft. Siemens war nicht nur bereit, sondern er hatte den ausgesprochenen Wunsch, dem englischen und italienischen Kapital, ebenso auch der Industrie dieser Länder, einen ansehnlichen Anteil an dem neuen Unternehmen zu gewähren. Die Möglichkeit, eine breite und leistungsfähige internationale Finanzgruppe unter deutscher Führung als Trägerin des Unternehmens zu gewinnen, das seiner Natur nach und in der Absicht des Konzeffionsgebers nur der Anfang eines noch viel größeren Unternehmens sein sollte, hatte ja wesentlich dazu beigetragen, Georg Siemens im entscheidenden Augenblick den Mut zu geben, sich der türkischen Dinge anzunehmen.

Da Deutschland damals noch nicht über Unternehmungen verfügte, die für die Ausführung großer Eisenbahnbauten unter schwierigen ausländischen Verhältnissen organisiert waren, die erforderlichen Erfahrungen besaßen und ein geschultes Personal an der Hand hatten, war Siemens insbesondere auch geneigt, die eine oder andere der auf diesem Gebiete erprobten englischen Bauunternehmungen für die Ausführung der neuen Bahnstrecken in erster Linie zu berücksichtigen. Aber trotzdem hierin ein starker Anreiz für das britische Kapital liegen mußte, zeigte sich in England kein großer Eifer für eine Mitwirkung an dem neuen Unternehmen. Siemens trat, teils unmittelbar, teils durch die Vermittlung von Sir Vincent Caillard, an einige der angesehensten englischen Häuser heran. Er verhandelte mit den Rothschilds und Barings, mit Ernest Cassel und Erlanger, auch mit der großen und bekannten Baufirma Pearson. Das Ergebnis war bescheiden: zwar nahm eine englische Gruppe, vertreten durch die Trustee's and Executor's Trust Corporation Ltd. eine Beteiligung an dem Kapital der bei der Konzessionierung vorgesehenen Eisenbahngesellschaft und wirkte auch bei der Ausgabe der ersten Obligationenserie dieser Gesellschaft mit; auch nahm die englische Gruppe das Angebot dreier Sitze in dem Verwaltungsrat der zu gründenden Eisenbahngesellschaft an; aber ein dauerndes Verhältnis und eine Anteilnahme an dem Unternehmen entwickelte sich nicht. Es schien den Engländern genügt zu haben, daß dem Überhandnehmen des französischen Einflusses in der Türkei durch das deutsche Eingreifen ein Halt geboten war. Als im Jahre 1890 durch die argentinische Krisis der Londoner Markt in Schwierigkeiten geriet, stieß die englische Gruppe ihren Anteil an Aktien der Anatolischen Eisenbahngesellschaft ab; damit fand die britische Beteiligung an dem Unternehmen praktisch ihr Ende, wenn auch noch bis zum Ausgang der neunziger Jahre die englischen Vertreter im Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft verblieben.

Noch weniger Interesse als die englischen, zeigten die italienischen Finanzkreise. Zwar gab sich der italienische Botschafter in Konstantinopel die größte Mühe, seinem politischen Ideal eines deutsch-englisch-italienischen Zusammenarbeitens durch eine starke italienische Beteiligung an dem anatolischen Eisenbahnunternehmen den Anfang eines praktischen Inhalts zu geben; zwar war gerade damals, im Oktober 1888, der Besuch

des Kaiser Wilhelms II. bei König Humbert — der erste Besuch des Herrschers einer Großmacht in der römischen Hauptstadt des italienischen Königreichs — Anlaß zu besonders herzlichen Freundschaftsbekundungen; aber trotzdem erwies es sich als unmöglich, eine italienische Finanzgruppe zu formieren, die als Partner in dem anatolischen Eisenbahngeschäft der Deutschen Bank auch nur einigermaßen Figur gemacht hätte. Die von Siemens mit Baffi (siehe oben Band II, S. 219) dießerhalb aufgenommene Fühlung blieb ergebnislos. Die großen italienischen Banken waren durch die Verschärfung der italienisch-französischen Beziehungen, wie sie in dem Abbruch der Handelsvertragsverhandlungen und schließlich im Zollkrieg zum Ausdruck gekommen war, sichtlich eingeschüchtert. Sie wiesen darauf hin, daß immer noch einundeinhalb Milliarden Franken italienischer Staatswerte in französischen Händen seien, und sie hatten Zweifel, ob Deutschland gegenüber der darin liegenden Gefahr Italien eine ausreichende Deckung geben könne. Obwohl der italienische Ministerpräsident Crispi sich von der hier zutage tretenden Abhängigkeit der italienischen Finanzwelt von Paris sehr unangenehm berührt zeigte und obwohl von deutscher Seite beruhigende Zusicherungen gegeben wurden, behielt doch bei den großen italienischen Banken die Besorgnis die Oberhand, daß durch ihre Beteiligung an einem gegen den Widerstand des französischen Kapitals und der französischen Politik zustande gekommenen türkischen Unternehmen die ungünstige Stimmung der französischen Finanzkreise gegen Italien auf die Spitze getrieben und eine Katastrophe des italienischen Rentenmarktes herbeigeführt werden könnte. Nur mit Mühe gelang es dem Baron Blanc, wenigstens dem Namen nach eine italienische Beteiligung an der anatolischen Eisenbahn zu konstruieren. In der Hauptsache ging dabei griechisches Kapital unter italienischer Flagge. Siemens zeigte ein von italienischer Seite bereitwillig anerkanntes weitherziges Entgegenkommen; er hielt den Italienern die Möglichkeit einer späteren effektiven Beteiligung offen und räumte ihnen eine Vertretung im Verwaltungsrat der zu gründenden Eisenbahngesellschaft ein.

Während so der englische und italienische Bundesgenosse bei der Konzessionswerbung nach gewonnener Schlacht beiseite traten, machte die französische Gruppe der Ottomanbank sehr bald Versuche einer Annäherung. Siemens nahm diese Schritte mit Vorsicht auf. Nachdem er

durch die Übernahme der Anleihe und den Erwerb der Eisenbahnkonzession für Deutschland eine ansehnliche Stellung in der Türkei erkämpft hatte, lag ihm allerdings nichts an einer dauernden Feindschaft der Franzosen. Er war im Gegenteil bereit, sich auch in den türkischen Angelegenheiten mit den Franzosen zu vertragen, sobald diese sich dazu verstanden, Deutschland als gleichberechtigten Faktor anzuerkennen. Diese Bereitwilligkeit ergab sich für ihn schon aus seiner hohen Einschätzung der Aufnahmefähigkeit des französischen Marktes für ausländische Werte, die für die Finanzierung großer Geschäfte und Unternehmungen von internationaler Bedeutung eine kaum hoch genug zu veranschlagende Erleichterung darstellte.

Im vorliegenden Falle kamen zu dieser allgemeinen Erwägung noch einige besondere Momente hinzu. Ein deutsch-französisches Zusammenwirken erschien ihm — trotz der Opposition der Ottomanbank gegen die Werbung der anatolischen Konzession — gerade in der Türkei schon deshalb als möglich und erstrebenswert, weil er der Ansicht war, daß die Interessen der beiden Länder an der Türkei in den wesentlichsten Punkten übereinstimmten, während die Interessen und Bestrebungen der übrigen Großmächte nach anderen Richtungen gingen. Rußland betrachtete sich als den Haupterben des „kranken Mannes“ und war geneigt, das Eintreten des Erbfalles nach Möglichkeit zu beschleunigen. England hatte die Türkei, die Vormacht des Mohammedanismus, lange genug als wichtigstes Bollwerk gegen die den Weg nach Indien und Indien selbst bedrohenden russischen Ausdehnungsbestrebungen angesehen und behandelt, zuletzt noch mit seiner Flottenintervention beim Abschluß des russisch-türkischen Krieges und mit seiner Haltung auf dem Berliner Kongreß. Aber immerhin war England in Rücksicht auf die zahlreichen Mohammedaner seines eignen Kolonialreiches daran interessiert, die Türkei nicht allzu stark werden zu lassen; ja es machte sich in der englischen Politik seit der endgültigen Festsetzung in Ägypten eine Strömung geltend, die darauf hinaus ging, die unter türkischer Herrschaft stehende arabisch-mesopotamische „Landbrücke“ zwischen Ägypten und dem Persischen Golf unter britische Kontrolle zu bringen. Osterreich-Ungarn war wegen Bosniens und der Herzegowina, die der Berliner Kongreß formell unter türkischer Souveränität belassen hatte,⁷ Italien war wegen seiner Aspirationen auf Tripolis und Albanien territorial nicht

uninteressiert. Deutschlands wohlverstandenes Interesse dagegen erforderte die Erhaltung der Souveränität und Integrität der Türkei und auf diesem Boden die Gleichberechtigung mit den übrigen Mächten.

Mit diesem deutschen Interesse deckten sich noch am meisten die Interessen Frankreichs, das allerdings in Sachen des christlichen Protektorats im Orient und namentlich hinsichtlich des Libanongebietes eine Sonderstellung beanspruchte, im übrigen aber — ebenso wie Deutschland — von einer Zerstückelung der Türkei nur Nachteile und Einbußen, dagegen von dem wirtschaftlichen Gedeihen einer politisch unabhängigen Türkei großen Nutzen zu erwarten hatte. Wenn also diese Übereinstimmung der Interessen nicht durch stärkere Motive nichttürkischen Ursprungs durchkreuzt wurde, so war in der Tat, sobald sich Frankreich zu einer Anerkennung der deutschen Position entschloß, die Möglichkeit einer fruchtbaren Zusammenarbeit in türkischen Angelegenheiten gegeben. Nicht nur von deutscher, sondern auch von beachtlicher französischer Seite sind diese Gesichtspunkte in der Folgezeit wiederholt anerkannt worden, wenn sie auch immer wieder und schließlich endgültig durch den die französische Gesamtpolitik beherrschenden Rebanchegedanken überschattet worden sind.

Damals, im Spätherbst 1888, machte schon das Zustandekommen der anatolischen Eisenbahnkonzession und der Fortgang der damals noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen mit der englischen Gruppe eine Aufnahme der Ottomanbank in das anatolische Eisenbahnunternehmen unmöglich. „Wir wären verrückt,“ so schrieb Siemens am 24. November 1888 an Dr. Steiner, „wenn wir jetzt Verträge schließen wollten. ‚Jedes Ding zu seiner Zeit‘ ist auch ein Sprichwort!“ — Aber immerhin führte Siemens die Dinge so, daß für die Zukunft die Möglichkeit einer Verständigung nicht ausgeschlossen wurde. Schon die Vergabung der Bauarbeiten sollte Gelegenheit geben, den Franzosen ein nicht unbedeutendes Entgegenkommen zu zeigen.

Für die Finanzierung des Eisenbahnunternehmens und für die Begebung der Anleihe war Siemens, wie die Dinge sich gestaltet hatten, so gut wie ausschließlich auf die deutsche Kraft angewiesen. Auch aus den Kreisen der deutschen Finanzwelt, die den türkischen Geschäften teilweise skeptisch gegenüberstand, teilweise auf der Seite der Ottoman-

bank sich gegen die Deutsche Bank engagiert hatte, erhielt Siemens auf die Einladung zur Mitwirkung manchen ablehnenden Bescheid. Erst später, nachdem große Erfolge und Gewinne sich eingestellt hatten, drängte man sich zur Beteiligung an den türkischen Geschäften. Zunächst beschränkte sich das Konsortium sowohl für die Anleihe wie für das Eisenbahnunternehmen im wesentlichen auf die Deutsche Bank, die Württembergische Vereinsbank und die Deutsche Vereinsbank in Frankfurt a. M. Trotzdem wurde die Begebung der türkischen Anleihe, die schon im November 1888 zum Kurse von 77% zur Zeichnung aufgelegt wurde, ein voller Erfolg.

Die Bau- und Betriebskonzession für die Eisenbahn wurde, wie von Anfang an vorgesehen, einer Aktiengesellschaft türkischen Rechtes übertragen, die am 4. März 1889 unter der Firma „Société du Chemin de fer Ottomand'Anatolie“*) — Anatolische Eisenbahngesellschaft — mit dem Sitze in Konstantinopel errichtet wurde. Zur Leitung der Gesellschaft in Konstantinopel wurde Otto von Kühlmann berufen, der als Direktor der Orientalischen Eisenbahnen des Baron Hirsch mit dem türkischen Eisenbahnwesen und mit den eigenartigen persönlichen, politischen und kulturellen Verhältnissen der Türkei vertraut geworden war.

Das Aktienkapital der Gesellschaft wurde zunächst auf 45 Millionen Franken festgesetzt. Darauf wurden bei der Gründung der Gesellschaft 10%, später weitere 50% eingezahlt. Die Aktien wurden nicht an den Markt gebracht, sondern blieben noch für länger als ein Jahrzehnt in den Händen des Konsortiums. Die Aktien waren — im Gegensatz zu den Obligationen, die durch die türkische Staatsgarantie für die Bruttoeinnahmen der Bahn von Anfang an hinreichend gesichert erschienen — Träger des mit dem Unternehmen verbundenen, immerhin nicht unbeträchtlichen Risikos. Georg Siemens befolgte hier mit ganz besonderer Strenge seinen Grundsatz, mit solchen Werten erst dann an ein weiteres Publikum zu gehen, wenn das Unternehmen durch eine längere günstige Entwicklung und eine vorsichtige Dividenden- und Reservenpolitik ausreichend konsolidiert sei, um auch Rückschläge ertragen zu können.

*) Das Französische war in der Türkei die zweite Staatssprache.

In der Hauptsache wurde das Baukapital aufgebracht durch die Ausgabe 5prozentiger Obligationen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft. Die Kosten des Baues einschließlich der umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten an der Strecke von Haidar-Pascha bis Ismid wurden auf rund 70 Millionen Franken veranschlagt. Dazu kamen die Aufwendungen für das rollende Material und die Ausstattung mit den sonstigen Betriebsmitteln, die das Kapitalerfordernis auf rund 100 Millionen Franken erhöhten. Um die Deckung, soweit sie nicht bereits durch die Einzahlung auf die Aktien gegeben war, sicherzustellen, wurde gleich nach der Gründung der Gesellschaft die Ausgabe von Obligationen im Nennwert von 80 Millionen Franken beschlossen. Die Obligationen wurden im Jahre 1890 zur Zeichnung aufgelegt. Der Londoner Markt wirkte in bescheidenem Maße bei der Unterbringung mit. In der Hauptsache aber wurden die Obligationen auf dem deutschen Marke untergebracht, der späterhin die Last der Finanzierung des Unternehmens so gut wie ausschließlich zu tragen hatte.

Die Organisation für den Bahnbau.

Für die Durchführung des Baues der Linie Ismid—Eskishehir—Angora war die Schaffung einer besonderen Organisation erforderlich. Die technischen Schwierigkeiten waren nicht unerheblich. Die Bahn steigt aus der Ebene durch wilde Felsgebirge bis zu 876 m Meereshöhe, um das große anatolische Hochplateau zu gewinnen. Nicht weniger als 16 Tunneln mußten gebohrt werden. Eine Anzahl großer Brücken und Viadukte — bis zur Länge von 180 m — waren erforderlich. Dazu kamen umfangreiche Flußkorrekturen und Uferschutzbauten. Zu den Schwierigkeiten des Geländes kamen die Schwierigkeiten der Beschaffung, Behandlung und Verwendung der Arbeiter in einem wenig kultivierten, dünn bevölkerten, in Religion und Sitten dem Europäer fremden und teilweise feindlichen Lande, dessen Sicherheitsverhältnisse zudem im argen lagen; das Räuberunwesen stand in hellem Flor.

Siemens war sich klar darüber, daß die ordnungsmäßige Durchführung des Bahnbaues innerhalb der vertragsmäßig vorgesehenen Frist (drei Jahre) und mit den durch die Bruttogarantie innerhalb eines engen

Spielraumes begrenzten Mitteln nur durch die Heranziehung von erprobten englischen oder französischen Bauunternehmungen gesichert werden konnte.

Während er mit dem englischen Bauunternehmer Pearson in Verhandlung stand, erhielt er einen Brief von Kaulla aus Konstantinopel, der besagte:

„Einer jener merkwürdigen Zufälle des Lebens hat mich hier mit dem Manne zusammengeführt, der, wie wohl kein anderer, dazu geeignet wäre, Baudirektor für Ämid—Angora zu werden. Es ist dies mein alter Freund und Studiengenosse Otto Rapp, Ingenieur en chef der Gesellschaft Vitali und derzeit Leiter der Arbeiten am Kanal von Korinth. Rapp hat nach längerer Beschäftigung als Sektionsingenieur und als technischer Bureauchef bei Vitali die Linie Nisch—Pirot*) selbständig gebaut, und zwar derart, daß er neben vorzüglicher Ausführung Vitali 2½ Millionen Franken mehr verdienen machte, als veranschlagt war. Seine gegenwärtige Tätigkeit befriedigt ihn nicht, da er einerseits für sein technisches Können kein Feld findet und er andererseits seinen Namen nicht mit einem Unternehmen verknüpft sehen möchte, das seiner Ansicht nach nur dann fertig werden kann, wenn weitere 50 Millionen Franken verauslagt werden. Er erklärte mir nicht nur seine Bereitwilligkeit, die Oberleitung unseres Bahnbaues zu übernehmen, sondern dies wäre sogar sehr nach seinem Wunsche. Rapp kennt zudem die Linie, da er sie vor einigen Jahren im Auftrage Bleichröders bereist hat. Ich würde es als einen so enormen Vorteil betrachten, wenn wir Rapp hätten, daß Sie, wie ich glaube, nichts unversucht lassen sollten, um, falls Sir John Hawkshaw Ansprüche auf die Bauleitung hat, diesen auf irgendeine Weise abzufinden, um die betreffenden Funktionen Rapp übertragen zu können. . . Ich habe jetzt schon Angst, die Gesichter hier zu sehen, wenn neben dem englischen Bauunternehmer die englische Bauleitung eintrifft, nachdem die Türken bis jetzt glauben, nur mit Deutschen zu tun zu haben. . . Rapp hat auch seinen ganzen erprobten Ingenieurstab bereit. Da in 6 Monaten die Detailpläne der ersten Sektion vorgelegt werden müssen, ist rascheste Entschließung unbedingt nötig.“

*) Die schwierigste Strecke der Linie Belgrad—Konstantinopel.

Die auf diesen Brief hin mit Rapp eingeleiteten Verhandlungen führten zu einem raschen Abschluß, zumal da die englische Gruppe sich mit seiner Berufung an der Spitze der Bauleitung einverstanden erklärte und Harolfshaw sich mit der Stellung als „consulting ingeneer“ zufrieden gab.

Dagegen zogen sich die Verhandlungen mit Pearson wegen Übernahme des Baues in die Länge und zerfielen schließlich völlig.

Je schwieriger sich diese Verhandlungen gestalteten, desto eifriger zeigte sich auf der anderen Seite die französische Baugesellschaft des Grafen Vitali, die nachmalige „Régie Generale des Chemins de fer“, aus deren Schule und Dienst Rapp hervorgegangen war, sich eine maßgebende Beteiligung an der Bauausführung durch ein bereitwilliges Eingehen auf die deutschen Bedingungen zu sichern. Vor allem fand sich Vitali bereit, den Bau der Gesamtstrecke zu einem festen, durch die Garantie gedeckten Höchstpreise zu übernehmen und so die Anatolische Eisenbahngesellschaft und ihre Finanzgruppe von jedem Vorkaufsrecht zu entlasten. Ferner gestand Vitali zu, daß der weitaus größte Teil der von der Baugesellschaft an die europäische Industrie zu vergebenden Lieferungen und Bestellungen (Schienen und sonstiges Oberbaumaterial, Lokomotiven, Waggons usw.) bei der deutschen Industrie in Auftrag gegeben würde. Außerdem fügte er sich einem Wunsche, auf dessen Erfüllung Siemens ein ganz besonderes Gewicht legte: Siemens wollte bei der Ausführung der ersten von deutschem Kapital übernommenen Eisenbahnlinie ein deutsches Bauunternehmen für Aufgaben dieser Art heransuchen; er stellte deshalb die Bedingung, daß die der Deutschen Bank nahestehende Baufirma Philipp Holzmann & Co. am Bau beteiligt werde. Das geschah in der Form, daß unter Mitwirkung der Régie Générale des Chemins de fer und der Firma Holzmann eine eigene „Gesellschaft für den Bau der Anatolischen Bahnen“ mit dem Sitze in Frankfurt a. M. und einem Aktienkapital von 4½ Millionen Mark errichtet wurde. „So gewann diese Gesellschaft (Philipp Holzmann & Co.) für künftige deutsche Bahnbauten in der Türkei die gewünschte praktische Erfahrung, die späterhin beim Bau der Konialinie und der Bagdadbahn zur vollgültigen Verwertung gelangen konnte*.“ Den Vorsitzenden des Aufsichtsrates

*) Dr. Kurt Zander, Das Eisenbahnwesen der Türkei, in dem von Prof. Dr. Hellauer herausgegebenen Werke „Das Türkische Reich“. Berlin 1918, S. 48 ff.

der Baugesellschaft mit ausschlaggebender Stimme bei Stimmgleichheit stellte die Deutsche Bank, und zwar übernahm Georg Siemens selbst dieses Amt.

Im März 1889 reiste Siemens, um die letzten Abmachungen für die Organisation der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Bauausführung zu treffen, persönlich nach Konstantinopel. Er wurde vom Sultan in Privataudienz empfangen und in jeder Weise geehrt und ausgezeichnet.

Der Bau schritt unter der energischen Leitung von Rapp rüstig vorwärts. Am 2. Juni 1890 konnte die erste Teilstrecke İsmid—Adabazar (50 km) dem Betrieb übergeben werden. Georg Siemens wohnte mit seiner Frau der aus diesem Anlaß an Ort und Stelle veranstalteten Festlichkeit bei. Der türkische Bautenminister sagte in seiner Festrede:

„Nous espérons que la Compagnie, répondant au désir de Sa Majesté, parviendra à prolonger la voie jusqu'à Bagdad.“ (Wir hoffen, daß es der Gesellschaft in Erfüllung der Wünsche Seiner Majestät gelingen wird, die Bahn bis Bagdad zu verlängern.)

Die gesamte Strecke bis Angora konnte, trotz mancher unvorhergesehener Schwierigkeiten und Hindernisse, Ende Dezember 1892 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden.

Die erste große Probe deutscher finanzieller, technischer und organisatorischer Leistungsfähigkeit auf türkisch-asiatischem Boden war damit erbracht. Die Solidität sowohl der Finanzierung des Unternehmens wie auch der Bauausführung rang auch den Zweiflern und Neidern, an denen es auf dem heißen Pflaster von Konstantinopel nicht fehlte, Anerkennung, den Türken aufrichtige Bewunderung ab.

Viertes Kapitel.

Orientbahnen, Salonik—Monastir und Bank für Orientalische Eisenbahnen.

Die Kontrolle über die Orientalischen Eisenbahnen.

Die erste Konzession für die Anatolische Eisenbahn war kaum unter Dach und Fach, als Georg Siemens in seinem lebhaften Geiste eine Erweiterung des Unternehmens erwog. Nicht in der Richtung der vom

Sultan dringend gewünschten Fortsetzung der Angoralinie nach Bagdad, sondern bezeichnenderweise in der Richtung der Einbeziehung der Eisenbahnen der europäischen Türkei in seinen Aktionskreis. Es schien ihm vor allem Weiteren wichtig, die von der Deutschen Bank künftighin kontrollierten Kleinasiatischen Eisenbahnen nicht in der Luft hängen zu lassen, sondern Einfluß auf ihre Verbindung mit dem europäischen Eisenbahnnetz zu bekommen und jedenfalls zu verhindern, daß gegnerische Einflüsse mit der Beherrschung der rumelischen Eisenbahnen sich zwischen das anatolische Netz und Europa einschalten könnten.

Erwägungen dieser Art waren für ihn bestimmend, sich für den Ankauf der im Besitz des Baron Hirsch befindlichen Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen zu interessieren, als es sich zeigte, daß bei diesem eine Verkaufsneigung bestand. Hirsch hatte sich schon im Herbst 1888 mit dem Vorschlag einer Beteiligung an seinem Unternehmen an die Disconto-Gesellschaft gewandt, und diese hatte für den Fall, daß die Verhandlungen zu einem Ergebnis führen sollten, ihrerseits der Deutschen Bank eine Beteiligung an dem zu erwerbenden Aktienpaket angeboten, während gleichzeitig die Deutsche Bank ihr eine Beteiligung an dem von ihr abgeschlossenen türkischen Anleihegeschäft und der Anatolischen Eisenbahn zur Verfügung stellte. Aber man lehnte von beiden Seiten ab und behielt sich freie Hand zu einem eigenen Vorgehen vor; Siemens blieb auch dann noch bei der Ablehnung, die Deutsche Bank an einem Geschäft der Disconto-Gesellschaft mit dem Baron Hirsch zu beteiligen, als gegen Ende des Jahres 1888 von dritter Seite eine Vermittlung versucht wurde und als Dr. Steiner einer solchen Einigung das Wort redete. Er schrieb am 2. Januar 1889 an Dr. Steiner:

„ . . . Wenn Kaulla Ihnen dargelegt hat, wie ich mir die türkische Zukunft denke, so würde ich aus Ihrem Vorschlage schließen, daß Sie die ganze Kombination mit Hirsch, Bulgarien etc. durchaus perhorreszieren. Ich habe nichts dagegen, wenn Sie anders prozedieren wollen; aber dann müssen wir auch Haidar-Pascha—Angora anders behandeln als bisher: daselbe mit abtreten.“

Die Verhandlungen zwischen dem Baron Hirsch und der Disconto-Gesellschaft zerfielen, und es kam zu dem in dem Abschnitt über die bulgarischen Geschäfte (siehe oben S. 9) bereits geschilderten Ankauf

der Orientbahnaktien des Baron Hirsch durch die Deutsche Bank und den Wiener Bankverein. Damit war auf den von der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen betriebenen wichtigen Verbindungslinien der bisher vorherrschende französische Einfluß ausgeschaltet und die Brücke zwischen den kleinasiatischen Eisenbahnunternehmungen der Deutschen Bank und den europäischen Eisenbahnnetzen in eine zuverlässige Hand gebracht.

Die Eisenbahn Salonik—Monastir.

Noch in demselben Jahre gelang eine wesentliche Erweiterung der deutschen Eisenbahninteressen in der europäischen Türkei. Siemens erklärte sich namens der Gruppe der Deutschen Bank bereit, eine Eisenbahn von Salonik nach dem Innern Mazedoniens mit dem vorläufigen Endpunkte in Monastir zu bauen und zu betreiben. Die Verhandlungen in Konstantinopel wurden abermals von Herrn Kaulla geführt. Die Bau- und Betriebskonzession für die Eisenbahn Salonik—Monastir (219 km) mit einem Vorrecht auf die Verlängerung nach einem albanesischen Hafen am Adriatischen Meer (Durazzo oder Valona) wurde der Gruppe der Deutschen Bank am 28. Oktober 1890 erteilt. Auch hier wurde die Konzessionsdauer auf 99 Jahre bemessen. Ebenso wie die Anatolische Bahn wurde auch die Mazedonische Bahn mit einer Bruttogarantie pro Kilometer ausgestattet, und zwar in Höhe von 14300 Franken. Als Sicherheit wurden die Zehnten der Sandschaks Salonik und Monastir zur Verfügung gestellt und dem Verwaltungsrat der türkischen Staatsschulden zur Einziehung und Verwaltung übertragen.

Für die Durchführung der Konzession wurde eine türkische Aktiengesellschaft unter der Firma „Société du Chemin de fer Ottoman Salonique—Monastir“ mit dem Sitze in Konstantinopel errichtet. Das Grundkapital der Gesellschaft wurde auf je 10 Millionen Franken in Vorzugsaktien und in Stammaktien mit zunächst 50 prozentiger Einzahlung festgesetzt. Außerdem gab die Gesellschaft zur Beschaffung des Baukapitals Obligationen im Nennbetrag von 60 Millionen Franken aus.

Am 13. Juni 1894 konnte der Betrieb auf der ganzen Linie eröffnet werden.

Die Gesellschaft verzichtete darauf, für ihre verhältnismäßig kurze

Strecke eine eigene Betriebsverwaltung einzurichten. Sie zog es vor, mit der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen einen Vertrag abzuschließen, nach dem die letztere den Betrieb der Linie Salonik—Monastir gegen Vergütung ihrer effektiven Auslagen zuzüglich 15% für allgemeine Verwaltungskosten und Gewinn übernahm. Die neue Mazedonische Bahn wurde durch diesen Vertrag mit den Orientbahnen zu einer Verwaltungseinheit zusammengeschlossen.

Die Gründung der Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich.

Mit dem Erwerb der anatolischen Eisenbahnkonzession, der Kontrolle der Orientalischen Eisenbahnen und der mazedonischen Eisenbahnkonzession war im äußersten Südosten Europas und daran anschließend in Kleinasien ein entwicklungs- und ausdehnungsfähiges Eisenbahnnetz von zunächst rund 2000 km Streckenlänge gewissermaßen in eine Hand gebracht. Die finanziellen und technischen Fragen der Durchführung der Konzessionen, die organisatorischen Fragen der Einrichtung des Betriebes, dazu eine Fülle rechtlicher, administrativer, wirtschaftlicher und politischer Fragen erforderten eine einheitliche, stetige, sachkundige und gewissenhafte Bearbeitung, die weder von der Deutschen Bank mit ihren vorhandenen Einrichtungen bewältigt, noch etwa einer der in Konstantinopel ansässigen türkischen Gesellschaften übertragen werden konnte. Dazu kam die Notwendigkeit, auf lange Zeit hinaus umfangreiche Mittel in diesen Unternehmungen zu binden und für künftige Geldbeschaffungen Vorkehrungen zu treffen. Siemens wollte die Aktien der neukonzessionierten Eisenbahngesellschaften, ebenso wie die vom Baron Hirsch erworbenen Orientbahnaktien, nicht auf den Markt bringen, ehe die Lebensfähigkeit und Rentabilität der Unternehmungen durch eine längere gesunde Entwicklung hinreichend gesichert sei. Es war vorauszu sehen, daß die weitere Ausdehnung, auf welche die Eisenbahnunternehmungen zugeschnitten waren, nicht lediglich durch Neuaußgabe von Obligationen würde bestritten werden können, sondern daß hierzu auch die Schaffung neuer Aktien und gelegentlich, wenn der Absatz von Obligationen an den Marktverhältnissen auf Schwierigkeiten stieß, umfangreiche Baubeschlüsse notwendig sein würden. Schon aus Gründen der Erhaltung

der dauernden Kontrolle über die einzelnen Eisenbahnunternehmungen war das dauernde Festhalten eines erheblichen Aktienbesitzes unerlässlich, zumal angesichts der Tatsache, daß die Konzessionen in scharfem Wettbewerb erworben worden waren und daß der politische Hintergrund der türkischen Eisenbahnunternehmungen die Möglichkeit eines ohne Rücksicht auf Gewinn und Kosten geführten Kampfes um die Aktienmehrheit der Konzessionsgesellschaften ganz besonders nahe legte.

Die Probleme, die hier auftauchten und gebieterisch eine Lösung verlangten, waren also ähnlicher Natur wie diejenigen, welche einige Jahre später auf dem Gebiete der elektrischen Industrie zu der Gründung der Bank für Elektrische Unternehmungen in Zürich führen sollten (siehe Band II, S. 112); nur daß im Falle der türkischen Eisenbahnen der politische Einschlag die Notwendigkeit der Organisation einer dauernden Kontrolle ganz besonders wichtig und dringlich machte. Auch die oben dargestellten Gründe, die im Jahre 1895 für die Errichtung der Elektro-Bank mit dem Sitz in der Schweiz den Ausschlag gegeben haben, waren bereits im Jahr 1890, als die türkischen Eisenbahnen für Georg Siemens auf der Tagesordnung standen, vorhanden und ausschlaggebend. Gerade angesichts des Hineinspielens der Politik in die Verhältnisse der türkischen Eisenbahnen und angesichts der in künftigen politischen Komplikationen für die Werte der türkischen Eisenbahngesellschaften liegenden besonderen Gefahren erschien es doppelt geboten, nach Möglichkeit einen neutralen Schutz einzuschalten.

Alle diese Erwägungen führten Georg Siemens, der in jener Zeit ohnedies mit dem organisatorischen Problem der Zusammenfassung der deutschen Kapitalinteressen an den nordamerikanischen Eisenbahnen beschäftigt war (Deutsch-Amerikanische Treuhand-Gesellschaft, siehe oben Band II, S. 191), zu dem Plane der Errichtung eines trustartigen Unternehmens auf dem neutralen Boden der Schweiz. Der Plan fand nicht nur bei dem an der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen mitinteressierten Wiener Bankverein, sondern auch bei der Schweizerischen Kreditanstalt, mit der Siemens sich in Verbindung setzte, eine gute Aufnahme. Er gewann Gestalt in der Bank für Orientalische Eisenbahnen, die in der zweiten Hälfte des Jahres 1890 mit dem Sitze in Zürich gegründet wurde. Ihr Grundkapital wurde auf 50 Millionen

Franken in Stammaktien mit zunächst 20prozentiger Einzahlung festgesetzt. Daneben wurden 13 Millionen vollgezahlter Vorzugsaktien geschaffen. Außerdem sahen die Statuten die Ausgabe von Obligationen vor, von denen zunächst 23 Millionen Franken in Deutschland und in der Schweiz emittiert wurden. Die Aktien selbst, deren Einzahlung allmählich erhöht wurde, blieben lange Zeit hindurch im ausschließlichen Besitz der Gründerbanken und ihrer Unterbeteiligten. Erst im Jahre 1907 wurde ein Teil der Aktien auf den Markt gebracht und zwar in der Schweiz.

Als erstes Aktivum übernahm die Bank für Orientalische Eisenbahnen die von der Deutschen Bank und dem Wiener Bankverein von dem Baron Hirsch gekauften 88000 Stück Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. Sie behielt diese Aktien in vollem Umfang bis zum Jahre 1907 in ihrem Besitz. Erst dann wurde in Deutschland, Österreich und der Schweiz zu einer Emmission geschritten. Aber auch jetzt noch behielt die Bank einen für die Kontrolle des Unternehmens ausreichenden Bestand zurück.

Viele Jahre hindurch war also die Bank nicht nur Großaktionär, sondern der eigentliche Inhaber der Betriebsgesellschaft für Orientalische Eisenbahnen. Die Verwaltung der Betriebsgesellschaft behielt gleichwohl ihren Sitz in Wien, und der Wiener Bankverein behielt den Vorsitz im Verwaltungsrat. Siemens fand sich zunächst mit dieser Regelung in Rücksicht auf die österreichischen Empfindlichkeiten in allen den Balkan berührenden Dingen wohl oder übel ab, obgleich er damals schon in die österreichische Administration keineswegs ein uneingeschränktes Vertrauen setzte. Er hat später über diese Administration mitunter sehr harte Urteile gefällt. So schrieb er am 20. Oktober 1898 aus Konstantinopel an Arthur Gwinner:

„... Aber die Wiener Verwaltung muß aufhören! Wenn dieser Satz nicht durchgeführt wird, muß die Deutsche Bank ostentativ aus der Verwaltung austreten... Die Wirkungen dieser Wirtschaft auf Personal, Betrieb, Unterhaltung, Vernichtung jeder Initiative sind geradezu entsetzlich. Und dabei haben die Leute ganz vortreffliches Menschenmaterial! Nur ist dasselbe durch den Wiener Hofkriegsrat vollständig demoralisiert.“

Die österreichische Politik hat jedoch aus dem ersten Bläse in der

Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen in immer stärkerem Maße eine Prestigefrage gemacht und dadurch auch späterhin die von Siemens schon 1898 als unumgänglich bezeichnete Änderung verhindert. Sie hat schließlich, nachdem durch den Ausgang des ersten Balkankrieges (1912/13) mit der europäischen Türkei auch das Netz der Orientbahnen in Stücke gerissen worden war, von der Bank für Orientalische Eisenbahnen, deren Interesse an dem Unternehmen durch diese Entwicklung stark beeinträchtigt worden war, den bis dahin von dieser gehaltenen Bestand an Aktien der Betriebsgesellschaft durch ein österreichisch-ungarisches Bankenkonzortium erwerben und zur Verfügung der Ö. und U. Regierung halten lassen.

Neben den Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen übernahm die Bank im Jahre 1896 die große Mehrheit der Aktien der Eisenbahngesellschaft Salonik—Monastir. Sie erwarb außerdem später einen ansehnlichen Teil der Aktien der Anatolischen Eisenbahngesellschaft. Die Aktien der Salonik—Monastir-Bahn wurden überhaupt niemals auf den Markt gebracht. Was die Anatolische Eisenbahn anlangt, so war es nur vermöge der Mitwirkung der Bank für Orientalische Eisenbahnen möglich, bis zum Jahre 1900 von einer Emission der Aktien abzusehen. Auch nachdem in diesem Jahre ein Teilbetrag ausgegeben worden war, blieb die Bank das Instrument, um die Kontrolle über das Unternehmen zu bewahren und gegen alle Angriffe sicherzustellen. Das geschah später insbesondere dadurch, daß im Jahre 1907, in Verbindung mit großen Projekten*), das bis dahin auf 67,5 Millionen Franken erhöhte Grundkapital der Anatolischen Eisenbahngesellschaft verdoppelt wurde, wobei die Bank für Orientalische Eisenbahnen fast die Gesamtheit der anfangs mit 10%, später mit 25% eingezahlten neuen Aktien übernahm. Die alten mit 60%, teilweise auch mit 100% eingezahlten Aktien der Anatolischen Eisenbahngesellschaft wurden dadurch für den Verkauf an das Publikum frei, während die Kontrolle über das große Unternehmen mit einer verhältnismäßig geringen Kapitalauflegung aufrechterhalten wurde.

*) Es handelte sich damals insbesondere um den zweigleisigen Ausbau der in der Bannmeile von Konstantinopel gelegenen Anfangsstrecke und um die Arbeiten für die Bewässerung der Konia-Ebene.

Darüber hinaus hat die Bank für Orientalische Eisenbahnen bei der Finanzierung der Geldbedürfnisse der von ihr betreuten Unternehmungen stets in hervorragender Weise mitgewirkt, teils durch Gewährung von Vorschüssen, teils durch Übernahme von Obligationen zum allmählichen Verkauf, teils durch Beteiligung an Tochterunternehmungen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft. Als für den Ausbau des Hafens und Bahnhofes von Haïdar-Pascha die Errichtung einer eigenen Gesellschaft notwendig erschien, übernahm die Bank einen erheblichen Posten der auszugebenden Aktien. Als die Anatolische Eisenbahngesellschaft im Jahre 1906 die kontrollierende Mehrheit der von einer englisch-französischen Gruppe gebauten und betriebenen Eisenbahn von Merfina nach Adana erwarb, die für die Bagdad-Eisenbahngesellschaft von großer Wichtigkeit war, nahm ihr die Bank das Risiko und die Festlegung zu einem erheblichen Teile ab. Auch bei der Finanzierung des Baues der Bagdadbahn spielte die Bank für Orientalische Eisenbahnen später eine nicht unwesentliche Rolle; sie übernahm größere Beträge von Bagdad-Obligationen und setzte die Anatolische Eisenbahngesellschaft in stand, der Bagdad-Eisenbahngesellschaft umfangreiche Vorschüsse zu gewähren.

Die gute Entwicklung der türkischen Eisenbahnunternehmungen führte der Bank ansehnliche Gewinne zu, die nur zum Teil ausgeschüttet, zum andern Teil zur Stärkung der offenen und stillen Rücklagen, teilweise auch zur Erhöhung der Einzahlung auf ihre eigenen Aktien verwendet wurden.

Die Katastrophe des Weltkrieges hat leider auch dieses von Georg Siemens geschaffene, vorbildlich konstruierte und von der Schweizerischen Kreditanstalt vorbildlich verwaltete Institut schwer getroffen und in seiner Existenz bedroht.

Fünftes Kapitel.

Die Ausdehnung des anatolischen Bahnnetzes.

Der Deutsch-türkische Handelsvertrag von 1890.

In demselben Jahre, in welchem die Deutsche Bank durch die Errichtung der Bank für Orientalische Eisenbahnen ein Instrument für die Finanzierung großer Eisenbahnunternehmungen in der europäischen

und asiatischen Türkei schuf, schloß die Regierung des Deutschen Reiches mit der Hohen Pforte einen Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag ab, der die Fessel der „Kapitulationen“, soweit die türkischen Zollverhältnisse in Betracht kamen, zu lösen und durch eine den Wünschen der Türkei und den beiderseitigen Interessen Rechnung tragende neuzeitliche Ordnung zu ersetzen bestimmt war.

Auf Grund der aus dem sechzehnten Jahrhundert und teilweise aus noch früheren Zeiten stammenden „Kapitulationen“ hatten die wichtigsten europäischen Länder zu Beginn der sechziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts mit der Türkei Vereinbarungen getroffen, die bis auf weiteres die türkischen Einfuhrzölle auf 8% vom Werte der Einfuhrwaren festsetzten. Das System war wirtschaftlich ebenso verfehlt, wie finanziell unergiebig. Seit der zweiten Hälfte der siebziger Jahre bemühte sich die Pforte, eine Änderung durchzusetzen. Sie kündigte im Jahre 1883 ihre Handelsverträge mit England und Italien und schlug auch den anderen Mächten eine Neugestaltung des Zollsystems vor. Ihr Plan war dabei die Ersetzung des einheitlichen Wertzollens durch ein System spezifischer Zölle, die nach Gewicht und Stückzahl erhoben werden sollten; die einzelnen Kategorien von Einfuhrwaren sollten dabei mit abgestuften Zollsätzen in Höhe von etwa 3 bis 20% ihres Wertes belastet werden. England und Italien erhoben sofort gegen die Kündigung Einspruch und erklärten, daß bei einem Außerkrafttreten der Vereinbarungen von 1861 und 1862 die früheren, für die Türkei noch wesentlich ungünstigeren Bedingungen wieder in Kraft treten würden.

Seit jener Zeit suchte die türkische Regierung ihr Ziel durch Verhandlungen mit den einzelnen europäischen Mächten zu erreichen. Der erste Staat, bei dem sie Verständnis für ihre Bedürfnisse und Nöte fand, war das Deutsche Reich. Der im August 1890 gezeichnete Handelsvertrag zwischen Deutschland und der Türkei entsprach im wesentlichen dem türkischen Reformprogramm. Allerdings war man sich auf beiden Seiten klar darüber, daß auf Grund der gegenseitigen Meistbegünstigung die vereinbarten türkischen Zollsätze nur in Kraft treten könnten, wenn auch die anderen Nationen den neuen Tarif akzeptierten. Das ist niemals geschehen, und insofern blieb der deutsch-türkische Handelsvertrag in der Hauptsache ein Stück Papier. Aber immerhin war sein Abschluß wichtig

als Befundung der deutschen Bereitwilligkeit, berechtigten Interessen der Türkei zu entsprechen.

Als der Vertrag am 12. Dezember 1890 im deutschen Reichstag zur zweiten Beratung kam, ergriff Georg Siemens als einziger Redner aus dem Hause das Wort zu einer kurzen Darlegung, die wegen ihres programmatischen Inhalts hier vermerkt zu werden verdient.

Er setzte auseinander, daß der bisherige türkische Wertzoll der Türkei einerseits nicht genügende Erträgnisse gebracht, andererseits den Ruin türkischer Gewerbe, insbesondere der großen und berühmten Wirk- und Weberei-Industrie, verursacht habe. Der neue Vertrag erhöhe die finanzielle Leistungsfähigkeit der Türkei und damit ihre politische Kraft. „Das Deutsche Reich“, so fuhr er fort, „ist die erste unter den westlichen Nationen, die jetzt den neuen Weg eingeschlagen hat, und ich hege keinen Zweifel, daß das Deutsche Reich sich damit starke Sympathien im Orient gewinnen wird. Ich lege auf diese Sympathien auch noch einen besonderen kommerziellen Wert: denn sie werden uns auf kommerziellem Gebiet erheblich zustatten kommen. Seit einigen Jahren hat das deutsche Kapital begonnen, sich in einer mehr organisierten Form nach dem Orient zu begeben; durch den Bau von Gasanstalten, Eisenbahnen u. dgl. beginnt es, die dortigen Gebiete zu erschließen. Früher ging es nach dem Auslande mehr in einer dienenden Form. Es war bei uns Gewohnheit, daß wir uns bei englischen und französischen Unternehmungen beteiligten, d. h. alle Risiken der Unternehmungen mittrugen, die Führung derselben aber den fremden Nationen überließen, und damit auch der fremdländischen Industrie die Einheimisierung aller Vorteile gestatteten und sogar mit unserem Gelde zuführten, die mit der Führung von derartigen Unternehmungen notwendig verbunden zu sein pflegen. Die Resultate der neuen Konstruktionen, die in den letzten Jahren der Arbeitsart des deutschen Kapitals gegeben worden sind, haben eine sehr starke oder verhältnismäßig starke Beschäftigung unserer Industrie in der Gegenwart zur Folge gehabt. . . Das Deutsche Reich und unsere deutsche Nation haben im Orient nichts zu erobern und nichts zu wünschen; wir haben nur ein Interesse an der Stabilisierung der dortigen Verhältnisse, und ich begrüße es mit Freuden, daß wir diesen gerade

dazu dienenden Schritt getan haben, und ich möchte meinerseits nur den Wunsch aussprechen, daß die anderen westlichen Nationen uns auf diesem Gebiete folgen möchten.“

Neuer Wettbewerb um die türkischen Eisenbahnen.

Georg Siemens hat mit seinen Ausführungen zum deutsch-türkischen Handelsvertrag das Schlüsselwort zu seinen Orientunternehmungen gesprochen.

Die Tatsache, daß mit der Erwerbung der ersten anatolischen Eisenbahnkonzession das deutsche Kapital im Orient aus der „dienenden Form“ in eine führende Rolle hinübergetreten war, gab dem Wettkampf der westlichen Nationen auf dem Gebiete des türkischen Eisenbahnwesens einen neuen starken Antrieb. Bewerber für alle möglichen Eisenbahnprojekte tauchten auf und setzten dem Sultan und seinen Ministern mit dem diplomatischen Druck ihrer Botschaften und Gesandtschaften scharf zu. So verlangte im Jahre 1891 eine englisch-italienische Gruppe eine Konzession für eine Eisenbahn vom Marmarameer durch Kleinasien nach dem armenischen Hochlande; eine belgisch-französische Gruppe, eingeführt durch ein eigenhändiges Empfehlungsschreiben des Königs der Belgier an den Sultan, bewarb sich um eine Konzession für eine Eisenbahn von Samsun an der Küste des Schwarzen Meeres quer durch Kleinasien nach dem Golf von Alexandrette.

Das letztere Projekt setzte nicht nur den Sultan in schwere Bedrängnis, sondern gab auch Gelegenheit zu einem Meinungsaustrausch zwischen der britischen und der deutschen Regierung, der für die damalige Mächtegruppierung in den Fragen des näheren Orients von einigem Interesse ist. Lord Salisbury sprach sich dahin aus, daß er das Projekt dieser Eisenbahn unter der selbstverständlichen Voraussetzung für politisch unbedenklich halte, daß die Türkei im Falle eines russischen Vorgehens gegen die Nordküste Kleasiens England zu Hilfe rufen würde, dessen Kriegsschiffe dann im Schwarzen Meer erscheinen und den Russen die Lust zu einer Landung nehmen würden. Der deutsche Reichskanzler, damals bereits Caprivi, ließ daraufhin nach London mitteilen, er könne seinerseits das Eisenbahnprojekt als unbedenklich ansehen, wenn die britische

Mittelmeerflotte nach Stärke und Dislokation in der Lage sei, ihren beiden Aufgaben, der Unterstützung Italiens gegen die französischen Seestreitkräfte und der Unterstützung der Türkei im Schwarzen Meer, gleichzeitig gerecht zu werden.

Der Sultan fand die beste Gegenwehr gegen solche die Interessen der Türkei gefährdenden Projekte darin, daß er den Versuch machte, die deutsche Gruppe der Anatolischen Eisenbahngesellschaft zu einer sofortigen Bewerbung um eine erhebliche Ausdehnung des ihr konzessionierten Netzes anzuregen. Im August 1891 ließ er Herrn Kaulla nach Konstantinopel rufen, um mit ihm die Fortsetzung der Anatolischen Bahn von Angora über Siwas nach Bagdad zu besprechen. Er erklärte Herrn Kaulla, daß er bereit sei, sich in großem Umfang mit seinem persönlichen Vermögen an dem Unternehmen zu beteiligen und daß er jede Art von Entgegenkommen und Unterstützung durch seine Regierung veranlassen wolle.

Siemens zeigte gegenüber dieser Anregung eine vorsichtige Reserve. Von der im Jahre 1889 konzessionierten Strecke war damals noch nicht die Hälfte vollendet. Die Möglichkeit der Geldbeschaffung für die sofortige Inangriffnahme eines Weiterbaues um viele Hunderte von Kilometern war angesichts der Erschütterung der Kapitalmärkte durch die Krisis von 1890 mehr als zweifelhaft.

Mit welcher Sorge Georg Siemens damals diese Seite der türkischen Eisenbahnfrage betrachtete, ergibt die folgende Stelle aus einem vom 5. Januar 1892 datierten Brief an einen politischen Freund:

„Ich gehe Ende der Woche auf einige Tage nach Paris, um dort wieder türkische Politik zu treiben. Bis jetzt haben wir den Franzosen bei allen ihren Angriffen in Konstantinopel noch immer tüchtig auf den Kopf gehauen. Diesmal wird es schwerer. Früher konnte man den Türken Geld zeigen, bei den heutigen finanziellen Verhältnissen Deutschlands wird dies schwerer, und wenn ich den Sultan enttäuschen muß und in den nächsten Jahren die Euphratbahn nicht zustande bringe, so wird das deutsche Übergewicht wohl eine Schlappe erleiden. Es war ein großer Gedanke, der einer einheitlichen Bahn von Sofia bis Bagdad unter einem Berliner Direktor! Schade wenn man ihn aufgeben muß!“

Auch andere Umstände waren nicht ermutigend.

Die genauere Bekanntschaft mit dem Inneren Anatoliens hatte manche Illusion zerstört. Es hatte sich herausgestellt, daß hier die Verhältnisse viel schwieriger lagen als in dem reichen Hinterland von Smyrna, das bisher allein in größerem Umfang durch Eisenbahnen erschlossen war. Die im Altertum durch ihre Fruchtbarkeit und ihren Mineralreichtum berühmten Gebiete lagen seit Jahrhunderten im tiefsten Zerfall; das anatolische Hochland war durch Waldzerstörungen, Verfall der Bewässerungsanlagen, Rückgang der Kulturen, Verarmung und Schwund der Bevölkerung nahezu eine Wüste geworden. Die Wiedererweckung dieses Landes zu wirtschaftlichem Leben stellte große Anforderungen an Geduld und Arbeit*). Man mußte sich darauf gefaßt machen, daß die innere Konsolidierung des anatolischen Eisenbahnunternehmens unter diesen Verhältnissen viele Jahre erfordern und daß nur allmählich die erstrebte Entlastung des türkischen Staatschazes von den übernommenen Garantiezuschüssen eintreten werde. Siemens ließ sich durch diese Schwierigkeiten nicht beirren; er war gewohnt und gewillt, auf lange Sicht zu arbeiten. Aber gerade deshalb glaubte er Vorsicht üben zu müssen und den zweiten Stein erst legen zu dürfen, nachdem der erste fest genug gefügt war. Kaulla erhielt deshalb die Instruktion, entgegenkommend, aber dilatorisch zu verhandeln; er bot dem Sultan eine auf Kosten der deutschen Gruppe mit einer bescheidenen Beihilfe der türkischen Regierung auszuführende Voruntersuchung zunächst einmal der schwierigen Strecke Angora—Sivas an und brachte im Herbst 1891 eine Studienexpedition von Technikern, die von türkischen Regierungsingenieuren und Generalstabsoffizieren begleitet wurde, auf den Weg.

Dem Sultan genügte dieses Entgegenkommen jedoch nicht. Um die Sache rascher in Fluß zu bringen, beauftragte er im Oktober 1891 seinen Berliner Botschafter Lewfik Pascha, sich unmittelbar an den deutschen Kaiser mit der Bitte um moralische Förderung des seiner persönlichen Initiative entsprungenen Eisenbahnprojektes Angora—Bagdad zu wenden. Dem deutschen Botschafter in Konstantinopel gegenüber bezeichnete der Sultan die Bahn nach Bagdad als eine der Hauptaufgaben seiner Regierung; es gäbe kaum eine andere Angelegenheit, die

*) Siehe meine „Türkenpolitik“ Seite 12.

ihn mehr interessiere und für deren Förderung er dankbarer sein würde; nur zu Deutschland habe er das Vertrauen für eine den türkischen Interessen entsprechende Durchführung des Projektes. In späteren Unterhaltungen sowohl mit Herrn von Radowik als auch mit den Vertretern der Deutschen Bank bekundete er mit großer Entschiedenheit seinen Willen dahin, daß er vor der Sicherung der Bahn Angora—Bagdad keinerlei Eisenbahnen konzessionieren werde, die nach dem Mittelmeer debouchierten.

Georg Siemens und die Eisenbahnwünsche des Sultans.

Dem Auswärtigen Amte gegenüber, das angesichts des Drängens des Sultans sich über die Möglichkeiten des Weiterbaues zu unterrichten suchte, nahm Georg Siemens im März 1892, nach Abschluß der Vorstudien für Angora—Sivas, den Standpunkt ein, daß die Deutsche Bank und die Anatolische Eisenbahngesellschaft bei den von der Studienexpedition festgestellten schwierigen Verhältnissen zunächst kein Interesse an einer baldigen Weiterführung der Bahn hätten. Das Auswärtige Amt seinerseits forderte den Botschafter in Konstantinopel zum Bericht darüber auf, ob bei einer weiteren Verzögerung der Verhandlungen die Gefahr bestehe, daß der Sultan den Bahnbau an eine nichtdeutsche Gesellschaft vergeben werde. Der Botschafter antwortete, der Sultan sei fest entschlossen, weiterzubauen; es würde auf ihn einen sehr unangenehmen Eindruck machen, wenn die deutsche Gruppe sich jetzt zurückziehe, und ein starker Rückschlag zuungunsten der deutschen Interessen werde die Folge sein.

Für Siemens und die Gruppe der Deutschen Bank entstand so eine nicht unbedenkliche Zwangslage, die eine ernsthafte Prüfung aller Möglichkeiten, den an sich berechtigten und begreiflichen Wünschen des Sultans Genüge zu tun, zur Pflicht und Notwendigkeit machte. In eingehenden Beratungen mit den Herren Raulla und Skapp sowie mit den Konstantinopeler Leitern des anatolischen Eisenbahnunternehmens, vor allem Herrn von Kühmann, wurde ein Aktionsprogramm festgestellt, das Siemens glaubte verantworten zu können.

Die Grundlagen dieses Programms legte Herr von Kühmann im Einverständnis mit Siemens dem Auswärtigen Amte in einem Privat-

briefe an den Geheimen Legationsrat Raschdau vom 15. Mai 1892 dar. In diesem Brief heißt es:

An den sofortigen Weiterbau bis Bagdad zu denken, sei Schwindel. Eine ernsthafte Gesellschaft dürfe in Kleinasien nur Bahnen bauen, die wenigstens in einigen Jahren Zinsen und Amortisation aus eigenen Reineinnahmen deckten. Der Bahnkilometer dürfe zu diesem Zweck nicht mit mehr als 6000 bis 7000 Franken belastet werden. Es könnten also vorläufig nur Bahnen mit nicht zu hohen Baukosten gebaut werden. Unter diesen Umständen könne er den Weiterbau von Angora nur bis Cäfareta (ca. 400 km) für geraten halten. Dagegen sei, um für die Linie Haidar-Pascha—Angora möglichst bald die Garantie überflüssig zu machen, eine Zweiglinie von Eskischedir in südlicher Richtung nach Afium—Karahissar und von dort nach Konia (ca. 410 km) in Erwägung zu ziehen. Diese Linie sei billig zu bauen und werde der Hauptlinie einen erheblichen Verkehr zuführen. Auch dieses kombinierte Projekt von insgesamt 810 km, das an sich gesund sei, dürfe zurzeit die Kräfte der deutschen Gruppe übersteigen, wenn nicht die deutsche Regierung eine besondere Unterstützung gewähre, die in der Zulassung der anatolischen Eisenbahnobligationen zur Lombardierung bei der Reichsbank und in der Beteiligung der preussischen Seehandlung an der Emission dieser Obligationen bestehen könne.

Diese letztere Anregung hatte Georg Siemens gegeben; wir werden sehen, daß er sie später, als es sich um die Finanzierung der Bagdadbahn handelte, mit Nachdruck wieder aufnahm.

Eskischedir—Konia.

In der Folgezeit wurde das Projekt der Linie Eskischedir—Konia immer mehr in den Vordergrund gerückt. Nicht nur, weil es die Möglichkeit einer rentablen Gestaltung und damit der vor allem weiteren erforderlichen Konsolidierung des Gesamtunternehmens bot, sondern auch weil in jener Zeit französische und englische Interessenten starke Anstrengungen machten, sich den Verkehr aus den Gegenden von Afium—Karahissar und Konia zu sichern. Die Konzessionäre der beiden von Smyrna ausgehenden Eisenbahnen verlangten die Verlängerung ihrer Linien nach diesen wichtigen Gebieten. Die Gefahr, daß die Anatolische

Bahn durch diese Bestrebungen von einem zukunftsreichen Teile ihres natürlichen Hinterlandes endgültig abgetrennt werden könnte, war um so größer, als in jener Zeit der an der Spitze einer starken französisch-belgischen Finanzgruppe stehende Nagelmakers die Reorganisation der notleidend gewordenen englischen Eisenbahngesellschaft Smyrna—Kassaba übernahm und unter Beteiligung der Ottomanbank mit Erfolg durchführte. Schon vorher hatte Nagelmakers sich ein Vorrecht auf eine Bahn von Panderma am Marmarameer nach Konia zu sichern gewußt. Ein englisch-französisches Zusammengehen erzielte im Oktober 1892 in der europäischen Türkei den Erfolg, daß einem französischen Unternehmer die Bau- und Betriebskonzession für eine die beiden bisher nicht zusammenhängenden Teile der Orientbahnen verbindende Kistenlinie von Dedeagatsch nach Salonik mit einer verhältnismäßig hohen Kilometergarantie erteilt wurde. Ein ähnlicher Erfolg einer französisch-englischen Kombination hinsichtlich der Eisenbahnverbindung mit Konia wäre der denkbar schwerste Schlag gegen die weitere Entwicklung der Anatolischen Bahn gewesen.

Die französischen und englischen Konzessionsgesuche fanden die stärkste diplomatische Unterstützung durch die Botschafter der beiden Mächte.

Der französische Botschafter Paul Cambon verlangte im Dezember 1892 vom Sultan in besonderer Audienz die Erteilung der Eisenbahnkonzession von Maschehir nach Konia für die jetzt französisch gewordene Smyrna—Kassaba-Gesellschaft und bezeichnete die Ablehnung als eine „Rücksichtslosigkeit gegen die französische Republik“. Dabei richtete er scharfe Angriffe gegen die Gruppe der Deutschen Bank, die er als leistungsunfähig und kreditlos hinstellte. Die Anatolische Bahn sei in Wirklichkeit mit französischem Gelde gebaut worden, und die Deutsche Bank bettele auch jetzt wieder um die Unterstützung der Franzosen für die Ausführung der neuerstrebten Konzessionen. Dem Sultan wurde außerdem von französischer Seite eingekläfft, Herr Kaulla sei ein Verwandter des dem Sultan in der Seele verhassten Baron Hirsch; dieser sei auch der wahre Hintermann der Deutschen Bank und sein wahres Ziel sei jetzt — nach dem Mißglücken seines Projektes der jüdischen Besiedlung von Palästina — die Verwandlung Anatoliens in eine deutsch-jüdische Kolonie.

Während die Franzosen in Konstantinopel die deutsche Stellung mit solchen Mitteln attackierten, nahmen sie in Berlin Fühlung mit Siemens, um die Möglichkeiten einer Verständigung festzustellen. Die Vorschläge, wie sie von der Ottomanbank an Siemens gebracht wurden, kamen auf ein Zusammenwerfen der Anatolischen Bahn und der Smyrna—Kassaba-Bahn und eine gemeinschaftliche Administration dieser Unternehmungen hinaus. Die Konstantinopeler Direktion der Anatolischen Bahn, an die Siemens die Vorschläge weitergab, erhob den schärfsten Einspruch; abgesehen davon, daß man das gute anatolische Unternehmen nicht mit dem schlechten Kassabageschäft verschmelzen dürfe, werde es mit den Franzosen gehen wie mit den Engländern, die auch bei der Anatolischen Bahn Kompagnons gewesen seien, aber schließlich die ganze Last der Finanzierung der Deutschen Bank überlassen hätten; außerdem werde man eine Verständigung mit den Franzosen nach allen von diesen ausgestreuten Verleumdungen als eine deutsche Niederlage auffassen; schließlich beruhe die Position der deutschen Gruppe in der Türkei wesentlich auf dem Umstande, daß sie sich bisher von der Ottomanbank ferngehalten habe.

Siemens war in jener Zeit in schweren Sorgen wegen der neuen internationalen Krisis, die er von Nordamerika her aufziehen sah. Der Gang der Dinge in Konstantinopel verursachte ihm deshalb starkes Unbehagen. Die Zeitverhältnisse schienen ihm die Übernahme von Verpflichtungen, die nur durch starke Beanspruchung des deutschen Geldmarktes erfüllt werden konnten, durchaus zu verbieten. Er empfahl deshalb den Vertretern der deutschen Gruppe in Konstantinopel dringend, bei den Verhandlungen zu „labieren und zu temporisieren“. Im Gegensatz zu früheren Instruktionen nahm er vom November 1892 an den Standpunkt ein, daß vor der Übernahme eines neuen Obligos die finanzielle Grundlage durch die Bildung eines leistungsfähigen Konsortiums gesichert sein müsse. Ja er stellte in einem Schreiben an Herrn von Kühlmann vom 5. November 1892 die Richtlinie auf: „entweder Vertagung aller Verlängerungsprojekte auf mehrere Jahre, oder Verfolgung derselben in Gemeinschaft mit den Franzosen.“

Die Sondierungsversuche der Ottomanbank waren ihm also an sich willkommen. Aber die Franzosen selbst zerfügten jede Verhandlungs-

möglichkeit, indem sie nach der ersten Fühlungnahme mit Siemens bei den maßgebenden türkischen Stellen in Konstantinopel austreten, die Deutsche Bank habe sich wegen der Finanzierung der neuzubauenden Strecken hilfesuchend an die Ottomanbank gewendet. Siemens sah sich genötigt, diesen Quertreibereien dadurch ein Ende zu machen, daß er an Kühlmann ein offenes Telegramm sandte, in dem er feststellte, daß die Deutsche Bank niemals der Ottomanbank irgendeinen Antrag gemacht, daß sie vielmehr die Anträge der Ottomanbank ihrerseits abgelehnt habe.

Nachdem in den weiteren Verhandlungen mit der türkischen Regierung erreicht worden war, daß letztere für die Strecke Angora—Cäfareta auf eine befristete Ausführungsverpflichtung verzichtete, sodaß die Konzession für diese schwierige Linie nur noch ein Vorrecht bedeutete und nur noch für die leichtere und aussichtsvollere Linie Eskişehir—Konja eine Ausführungspflicht blieb, fand sich Siemens bereit, die Bildung eines deutschen Finanzkonsortiums für Eskişehir—Konja in die Hand zu nehmen. Er schrieb am 3. Januar 1893 an Kühlmann:

„Nachdem die Bemühungen wegen Zusammenbringung einer internationalen Gruppe und wegen Beseitigung der diplomatischen und politischen Fehdereien in Konstantinopel eingestellt sind, hat es sich um Zusammenstellung eines deutschen Finanzkonsortiums gehandelt. Ich glaube, daß dies keine besonders großen Schwierigkeiten bieten wird. Schwieriger wird die Erlangung der Konzession in Konstantinopel sein. Der französische Widerstand war bisher nur veranlaßt durch die Gruppe Comptoir d'Escompte, Crédit Industriel usw. Die Banque Ottomane hatte der Regierung gegenüber erklärt, daß sie an diesen Bemühungen nicht teilzunehmen wünsche, da sie vorziehe, sich mit der Deutschen Bank zu einigen. Nachdem die Verhandlungen abgebrochen, hat sie Nagelmakers zur Abreise nach Konstantinopel autorisiert; derselbe wird am 4. oder 5. Januar dort eintreffen. Damit wird der französische Widerstand eine neue Kräftigung erfahren. Der englische Widerstand wird sich auch schärfer akzentuieren. In den Finanzblättern beginnt die Frage „Germany in Asia Minor“ sich breit zu machen. Cassel hat sich — vielleicht deshalb — vorsichtigerweise schon von der anatolischen Sache zurückgezogen. . . Keinesfalls dürfte es angebracht sein, durch Nachgeben in

den Konzessionsbedingungen einen Erfolg zu erstreben. Eine sehr gute Konzession soll man nicht ohne Not laufen lassen und sich wegen Durchführung derselben auch einige Unbequemlichkeiten nicht verbrießen lassen. Aber ehe man eine nur mäßig gute oder gar eine mittelmäßige annimmt, soll man lieber stillsitzen. Wir haben noch so viele andere Dinge auch in der Türkei abzuwickeln, daß es uns an Arbeit und Sorgen durchaus nicht fehlt. . . Unter diesen Umständen bleibt für das neue Jahr nur der Wunsch, daß — gleichviel wie die Entscheidung ausfällt — auch unser beiderseitiger Gleichmut auf gleichem Niveau bleiben möge.“

Der englische Widerstand.

Die von Siemens erwartete Verschärfung des englischen Widerstandes blieb nicht aus. Der britische Botschafter in Konstantinopel, Sir Clare Ford, erhob im Januar 1892 bei der Hohen Pforte offiziell Einspruch gegen die der deutschen Gruppe zugeordneten Konzession Eskischedir—Konia, und zwar mit der Begründung, daß die britischen Interessen an der Eisenbahn Smyrna—Midin durch eine solche Konzession geschädigt würden.

Das Vorgehen des britischen Botschafters veranlaßte das Berliner Auswärtige Amt zu Schritten bei der englischen Regierung. Der deutsche Botschafter in London wurde angewiesen, Lord Rosebery daran zu erinnern, daß die deutsche Regierung bisher im Orient, vor allem auch in Ägypten, die Wünsche Englands stets mit Entgegenkommen behandelt habe. England könne allerdings nicht das Recht bestritten werden, in der Türkei auf die Erteilung einer Eisenbahnkonzession an eine englische Gesellschaft hinzuwirken. Aber das unfreundliche Vorgehen des britischen Botschafters in Konstantinopel gegen die deutschen Bestrebungen gefährde die Voraussetzungen, auf denen das bisherige Zusammengehen in den orientalischen Fragen beruhe.

Der Erfolg war, daß Lord Rosebery durch den britischen Geschäftsträger in Berlin erklären ließ, die britische Regierung mache keine Schwierigkeiten hinsichtlich der an die deutsche Gruppe zu gebenden Konzession Angora—Bagdad; ihr Vorgehen habe nur der Linie Eskischedir—Konia gegolten, da Konia in die Interessensphäre der englischen Smyrna—Midin-Bahn falle. Aber auch in diesem Punkte habe Sir Clare Ford

von der Pforte nur einen Aufschub der Entscheidung verlangt. Die britische Regierung wünsche in keiner Weise eine dem deutschen Einfluß oder den deutschen Interessen in Konstantinopel feindliche Haltung einzunehmen. Eine vertrauensvolle Aussprache zwischen den beiden Botschaftern in Konstantinopel werde die Angelegenheit klären.

Lord Rosebery ergänzte diese Erklärung einige Tage später gegenüber dem deutschen Botschafter in London dahin, daß er erst kürzlich von dem Übergang der Smyrna—Assaba-Bahn in die Hände des französischen Kapitals erfahren habe; es liege ihm fern, die deutschen Eisenbahnpläne in Kleinasien zu durchkreuzen und die ihm so wertvolle deutsche Freundschaft aufs Spiel zu setzen; er habe stets die Anlehnung Englands an den Dreibund verteidigt, trotz aller Anfeindungen im Kabinett und außerhalb; er besorge, daß die angedrohte Änderung der Haltung Deutschlands in den ägyptischen Angelegenheiten ihm dieses Bestreben außerordentlich erschweren werde.

Die britische Presse begleitete die Vorgänge in Konstantinopel mit teilweise sehr unfreundlichen Kommentaren. So schrieb der „Standard“ am 11. Januar 1892: Zwischen dem Kaiser und dem Sultan bestehe ein geheimes Einverständnis; der Kaiser sei „most anxious to secure the Asiatic Railway for German colonisation purposes“ (der Kaiser bemühe sich sehr eifrig, die asiatische Eisenbahn für deutsche Kolonisationspläne zu sichern). Sir Clare Ford habe erfreulicherweise dem türkischen Außenminister seine Meinung über die drohende Beraubung britischen Eigentums, wie es durch die Smyrna—Midin-Bahn repräsentiert werde, mit aller Deutlichkeit gesagt.

Die von Lord Rosebery angeregte Besprechung zwischen den beiden Botschaftern in Konstantinopel verlief durchaus freundschaftlich; auf den Hinweis des britischen Botschafters, daß die deutsche Gruppe sich mit Angora—Bagdad begnügen und Konia den Engländern überlassen könne, konnte Herr von Radowiß erwidern, daß der Sultan die Verbindung von Konia mit Konstantinopel wünsche, die Verbindung mit Smyrna aber nicht zu konzessionieren bereit sei.

Der britische Botschafter scheint sich in der Tat jeder weiteren Gegenaktion enthalten zu haben. Immerhin blieb, wie Siemens nicht ohne Sorge beobachtete, in den englischen Kreisen eine gewisse Ver-

stimmung. Um hier nach Möglichkeit ausgleichend zu wirken, vereinbarte er mit Sir Vincent Caillard, der nach Errichtung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft als einer der Vertreter der englischen Gruppe in deren Verwaltungsrat eingetreten war, eine Aussprache in Wien. Diese fand am 30. und 31. Januar 1893 statt. Über das Ergebnis schrieb Siemens an Kühnmann:

„Herr Caillard sagte mir zuerst, daß seine Stellung in London sehr schwierig sei, weil man in dem Weiterbau nach Konia eine Konkurrenz gegen die englischen Interessen in Adidin erblicke. Er entwickelte ferner die Ansicht, daß bei Übernahme neuer Garantien auch die finanzielle Leistungsfähigkeit der Türkei in Betracht gezogen werden müsse. In dieser Beziehung machte er darauf aufmerksam, daß es finanziell für die Türkei unmöglich sei, zu den bestehenden Verpflichtungen noch weitere Garantien für Samsun—Sivas, Panderma—Konia, Eskishehir—Konia zu übernehmen. Er halte sich für verpflichtet, die Finanzverwaltung darauf aufmerksam zu machen, und fragte, ob in einem solchen Akte, den er als Administrateur der Dette Publique Ottomane und als türkischer Vertrauensmann vornehme, eine feindselige Handlung gegen die Anatolische Bahn gefunden werden dürfte. Ich antwortete:

1. daß Samsun—Sivas überhaupt nicht zu den gegenwärtigen Bedingungen gebaut werden könne,

2. daß die Türkei die Konzessionen für Panderma—Konia und Eskishehir—Konia nicht zu gleicher Zeit geben könne, weil das unsinnig sei; falls man aber zu wählen habe, müsse Eskishehir—Konia den Vorrang haben.“

Es folgt dann in dem Briefe die finanzielle Darlegung, die Siemens bei dieser Gelegenheit Sir Vincent Caillard über die Garantie für Eskishehir—Konia gab; die neue Garantie werde ungefähr zur Hälfte allein durch die Erleichterung der Garantie für Haidar-Pascha—Angora gedeckt, da sich eine Vermehrung des Verkehrs auf der Hauptlinie als notwendige Folge der neuen Zubringerlinie ergeben müsse. Angesichts dieser Sachlage sehe er keine Gefahr darin, wenn Sir Vincent die türkische Regierung auf seine finanziellen Bedenken hintweise; er werde daraus keinesfalls die Folgerung ziehen, daß Sir Vincent aus dem Verwaltungsrat der Anatolischen Bahn ausscheiden müsse.

Siemens berichtete ferner, daß Sir Vincent angedeutet habe, es sei gegenwärtig ein guter Moment zu einer Verständigung mit den Franzosen. Er habe dabei einfließen lassen, daß allerdings die Franzosen wünschen müßten, „nicht als Unterbeteiligte, sondern als gleichberechtigte Partner“ behandelt zu werden. Das habe er — Siemens — dahin berichtet, „daß man jedenfalls auch auf die historische Entwicklung Rücksicht zu nehmen habe und daß ein gewisses Übergewicht derjenigen Gruppe, welche das Geschäft bis jetzt getragen, auch für die Zukunft anerkannt werden müsse“.

„Aus meiner theoretischen Vorliebe für ein allgemeines Zusammengehen aller Europäer“, so fuhr der Brief fort, „habe ich kein Hehl gemacht, zugleich aber bemerkt, daß die gegenwärtige Sachlage die Verwirklichung eines solchen Gedankens aussichtslos erscheinen ließe. Ich habe ihn wegen dieser Frage an Sie verwiesen.“

Die Konzession für Angora—Cäfareca und Eskischehir—Konia.

Die Verhandlungen in Konstantinopel schleppten sich noch einige Wochen hin; den französischen Widerstand gegen die Erteilung der Konzession für Eskischehir—Konia an die Anatolische Eisenbahngesellschaft glaubte der Sultan schließlich nur dadurch überwinden zu können, daß er der Gruppe Nagelmakers-Dttomanbank gleichzeitig die Konzession für die Verlängerung der Smyrna—Kassaba-Eisenbahn von Maschehir nach Afium-Karahissar, einer der wichtigsten Stationen der neuen anatolischen Linie, zusagte. Auch die Anatolische Eisenbahngesellschaft fand sich mit dieser Lösung ab, da sie sicher war, vor den Franzosen den Knotenpunkt Afium-Karahissar zu erreichen und da es in ihrer Hand lag, durch eine zweckmäßige Festsetzung der Durchgangstarife den Verkehr des südlicheren Teiles ihrer neuen Strecke der Hauptlinie zuzuleiten.

Am 15. Februar 1893 wurde der neue Vertrag, enthaltend die Bau- und Betriebskonzessionen für die Linien Angora—Cäfareca und Eskischehir—Konia, unterzeichnet.

Für die Linie Angora—Cäfareca wurde in dem Vertrage die Festsetzung der Kilometergarantie offen gelassen. Artikel 36 bestimmte:

die Vorschriften der gegenwärtigen Konvention betreffend den Bau der Linie Angora—Käsera treten erst in Kraft, nachdem die erforderlichen Studien ausgeführt und in gemeinsamem Einverständnis der Garantiebetrug für diese Linie festgestellt sein wird. — Die Bauverpflichtung war also bedingt durch eine vorherige Einigung über die Höhe der Kilometergarantie, und damit hatte die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Möglichkeit, den Bau dieser wenig verlockenden Linie solange hinauszuschieben, bis ihre eigne Entwicklung, die Gestaltung der türkischen Finanzen und die Verhältnisse des Geldmarktes den Bau gestatteten. In der Tat ist bis zum Weltkrieg der Bau nicht in Angriff genommen worden.

Sehr wichtig war jedoch für die Anatolische Eisenbahngesellschaft, daß sie durch die Aufnahme der Linie Angora—Käsera in den Konzessionsvertrag ein ausschließliches Vorrecht auf diese Linie erhielt, zumal da eine schrittweise Verlängerung nach Sinas, Diarbekir und Bagdad vorgesehen wurde. Für die künftige Ausgestaltung des anatolischen Eisenbahnnetzes erhielt also die deutsche Gruppe auf diese große Linie eine Art von Option*). Der Sultan und seine Regierung entschlossen sich zur Gewährung dieses Vorrechtes schon aus dem Grunde, weil sie durch die Erteilung dieses Vorrechtes die Verbindung Angora—Bagdad der Begehrlichkeit anderer Mächte entrücken und sich Ruhe vor deren Drängen verschaffen wollten. Dazu kam bei ihnen, da die Linie Konia—Bagdad damals noch nicht in Frage stand, die Hoffnung, daß die Einigung über die Garantiehöhe für Angora—Käsera und damit die Voraussetzung für den Weiterbau in Richtung auf Bagdad nach Abschluß der in Aussicht genommenen Vorarbeiten sich in nicht allzu langer Zeit werde erreichen lassen.

Von unmittelbarer praktischer Bedeutung war die Konzession für die 445 km lange Linie von Eskishehir nach Konia, die das wichtige Handelszentrum von Afium—Karahissar und die im Altertum wegen ihrer Fruchtbarkeit als Kornkammer berühmte Ebene von Konia an die Hauptlinie anschließen sollte.

*) Dieses Vorrecht hat sich in späteren Zeiten (1913/14) bei den Verhandlungen mit den Franzosen über die beiderseitigen Eisenbahnsphären als Kompensationsobjekt als sehr bedeutend erwiesen.

Auch für diese Strecke bestand die deutsche Gruppe, wie die spätere Entwicklung gezeigt hat, mit Recht, auf einer Staatsgarantie. Die starken Bedenken, die gegen die Mehrbelastung der türkischen Finanzen durch eine neue Garantie dieser Art geltend gemacht wurden und auf die auch Sir Vincent Caillard in seiner oben erwähnten Aussprache mit Georg Siemens hingewiesen hatte, sowie die Einwände grundsätzlicher Art gegen das System der Bruttogarantie hatten die Vertreter der deutschen Gruppe während der Verhandlungen dadurch zu entkräften versucht, daß sie sich zu einer „Gegengarantie“ verstanden. Das Ergebnis war: der türkische Staat garantierte eine Bruttoeinnahme der neuen Linie in Höhe von 13800 Franken pro Kilometer. Dafür garantierte die Anatolische Eisenbahngesellschaft dem türkischen Staate, daß er aus dieser Garantie niemals mit mehr als 5000 Franken pro Kilometer in Anspruch genommen werden sollte. Wenn also die Bruttoeinnahmen pro Kilometer unter 8800 Franken zurückblieben, so hatte die Regierung gleichwohl niemals mehr als 5000 Franken pro Kilometer an die Gesellschaft zu vergüten*).

Während die deutsche Gruppe der Finanzlage der Türkei auf diese Weise Rechnung trug und für die Anatolische Eisenbahngesellschaft in der Gegengarantie einen starken Antrieb zur Entwicklung des Verkehrs auf der neuen Linie schuf, setzten die Franzosen für die Verlängerung der Smyrna—Rassaba-Bahn bis Afiun—Karahissar einmal eine wesentlich höhere Bruttogarantie (18800 Franken pro Kilometer), ferner den Verzicht des türkischen Staates auf eine Gegengarantie durch.

Für die Kilometergarantie der neuen anatolischen Linie wurden die Getreidezehnten der Sandschaks Trapezunt und Gümüşhane verpfändet. Die türkische Regierung war bereit, die Erhebung und Verwaltung dieser Einnahmen in derselben Weise dem Verwaltungsrat der türkischen Staatsschulden zu übertragen, wie dies bisher anstandslos mit den für die Linien Haidar-Pascha—Angora und Salonik—Monastir verpfändeten Einnahmen geschehen war. Für die Finanzierung der neuen Strecke war diese Verwaltung der verpfändeten Einnahmen eine *conditio sine qua non*. Diesesmal stellten sich jedoch Widerstände

*) Die Höhe der Gegengarantie ist später zugunsten der Gesellschaft erleichtert worden.

ein, und zwar aus dem Schoße des Verwaltungsrats der türkischen Staatsschulden.

Schon bei der Wiener Besprechung hatte Sir Vincent Caillard gegenüber Georg Siemens die Andeutung gemacht, daß er als Mitglied der türkischen Staatsschuldenverwaltung und türkischer Vertrauensmann in Finanzsachen gegen neue Verpfändungen von Einnahmen für Eisenbahnzwecke eventuell Einwendungen erheben müsse. Jetzt trat in der Tat Sir Vincent, unterstützt von den beiden französischen Mitgliedern des Verwaltungsrates, mit einem formellen Einspruch hervor und hielt diesen auch dann noch aufrecht, als der Großvezier seine Begründung, das türkische Budget könne durch die Garantie überlastet werden, als einen unzulässigen Eingriff in die inneren Verhältnisse des türkischen Reiches mit Entschiedenheit zurückwies. Es bedurfte einer Einwirkung der britischen Regierung auf den von Caillard in der türkischen Staatsschuldenverwaltung vertretenen Council of Foreign Bondholders, um die Angelegenheit in einem befriedigenden Sinne zu erledigen.

Eine andere Schwierigkeit ergab sich daraus, daß die Trustee's and Exceutor's Trust Corporation Ltd, die bei der Gründung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft mitgewirkt, dann aber ihre Aktienbeteiligung abgestoßen hatte (siehe oben S. 40), von der Gruppe der Deutschen Bank jetzt eine Gewinnbeteiligung an dem Bau der neuen Strecke verlangte und schließlich diesen Anspruch im Wege eines gegen die Deutsche Bank in London anhängig gemachten Prozesses durchzusetzen suchte. In diesem Prozeß wurde die Deutsche Bank durch den späteren britischen Kriegsminister Hal dane vertreten. Siemens erschien persönlich vor dem Gericht. Seine Aussage machte sichtlichen Eindruck; die Klage wurde abgewiesen.

Finanzierung und Bau der Konialinie.

Nachdem die Schwierigkeit mit dem Verwaltungsrat der türkischen Staatsschulden behoben war, wurde zur Beschaffung der Baugelber für die Konialinie das Grundkapital der Anatolischen Eisenbahngesellschaft um 15 Millionen Franken (auf 60 Millionen Franken) erhöht

und die Ausgabe einer weiteren Obligationenanleihe in Höhe von 80 Millionen Franken beschloffen.

Über die Art der Bauausführung kam es zwischen Siemens und der Konstantinopeler Leitung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft zu bezeichnenden Meinungsverschiedenheiten. Es war bei der Ausführung der Angora-Linie zwischen der Direktion der Eisenbahngesellschaft und der Baugesellschaft zu Reibungen gekommen, die eine neue Zusammenarbeit namentlich mit dem Unternehmen des Grafen Vitali sehr erschweren. Herr von Kühlmann erklärte kategorisch, daß er mit diesen Leuten nichts mehr zu tun haben wolle. „Bei meinen geschäftlichen Beziehungen spielt das Vertrauen eine große Rolle. Das Vertrauen ist aber eine zarte Pflanze, die, wenn sie geknickt ist, nicht mehr zusammengeleimt werden kann. Ich will mit keiner Baugesellschaft zu tun haben, die mich gezwungen hat, Advokaten zu konsultieren.“ (Brief Kühlmanns an Siemens vom 10. Februar 1893) — Kühlmann beantragte, den Bau der neuen Linie durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft in eigener Regie vornehmen zu lassen. Siemens hatte wegen des damit für die Gesellschaft verbundenen Baurisikos schwere Bedenken. Auch wollte er sich in dieser Frage die Möglichkeit eines Zusammenarbeitens mit den Franzosen solange wie möglich offen halten. „Bei allen Bemühungen“, so schrieb er am 4. Februar 1893 an Kühlmann, „muß man sich dessen bewußt sein, daß Konzessionen auszuführen etwas schwerer ist, als Konzessionen erlangen, und daß die Stimmung des hinter der Front Stehenden, welcher die Kriegskosten bezahlen soll, sich von derjenigen des im Gefecht Stehenden manchmal etwas unterscheidet.“

Nachdem aber auch der Baurat Mackensen, den das preußische Ministerium der Öffentlichen Arbeiten der Anatolischen Eisenbahngesellschaft für eine Prüfung der Baufragen zur Verfügung gestellt hatte, sich auf Grund seiner Wahrnehmungen und Studien an Ort und Stelle für den Regiebau ausgesprochen hatte, gab Siemens seine Zustimmung.

Mancherlei persönliche Momente, so Differenzen zwischen Rapp und Kühlmann, hatten in die Angelegenheit hineingespielt und ihre Erledigung erschwert. „Leute, die aus Konstantinopel kommen, argumentieren persönlicher als der Durchschnittsdeutsche!“ — mit diesem Stoß-

Leufzer machte Siemens seinem gepreßten Herzen Luft. Ein anderes Mal schrieb er an Steiner (8. Februar 1892): „Nun helfen Sie mir, diese wahnwitzige Gesellschaft in Konstantinopel in Ordnung zu halten, damit eine ordentliche Sache geschaffen wird.“

Der Bau in eigener Regie bewährte sich nicht. Dagegen bewährte sich die von Siemens gehegte und ausgesprochene Befürchtung, daß das Verbleiben des Baurisikos bei der Eisenbahngesellschaft die Finanzierung erschweren werde. Am 14. August 1893 schrieb Siemens an Dr. Steiner:

„Der Umstand, daß nunmehr in Regie gebaut werden soll, hat eine niedererschlagende Wirkung ausgeübt, so daß wir Körbe auf Körbe auf unsere Offerte wegen Teilnahme am Syndikat erhalten haben.“

Auch zwischen Bahngesellschaft und Bauleitung ergaben sich Schwierigkeiten organisatorischer und personeller Natur, so daß man sich bereits im Frühjahr 1894 entschloß, für den Zweck der Bauausführung abermals eine eigne Baugesellschaft zu gründen, dieses Mal jedoch ohne Mitwirkung der französischen Régie Générale des Chemins de fer. Die technische Leitung der „Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Estischehr—Konia“, die im März 1894 als G. m. b. H. mit dem Sitz in Frankfurt a. M. errichtet wurde, hatte ausschließlich Philipp Holzmann. Die Bauleitung an Ort und Stelle blieb in den Händen des Baurats Mackensen, der bisher schon im unmittelbaren Dienste der Anatolischen Eisenbahngesellschaft den Bau dirigiert hatte. Die neue Baugesellschaft übernahm den Bau zu einem festen Höchstpreise und sicherte der Bahngesellschaft 40% der etwaigen Ersparnis zu.

Das Baumaterial und die gesamte Ausstattung der neuen Linie wurden so gut wie ausschließlich von der deutschen Industrie bezogen.

Am 20. Juli 1896, einige Wochen vor Ablauf des vertragmäßigen Termins, konnte die neue Strecke in Betrieb genommen werden.

Damit verfügte die Anatolische Eisenbahngesellschaft über ein normalspuriges, allerdings eingleisiges Netz von rund 1020 km, das den zentralen Teil der kleinasiatischen Halbinsel erschloß und mit der Hauptstadt des türkischen Reiches, gleichzeitig mit dem europäischen Verkehrssystem in Verbindung setzte.

Wirtschaftliche Hebung Anatoliens, keine Kolonisation!

Es zeigte sich bald genug, daß das bloße Vorhandensein der Eisenbahn nicht genügte, um das Land aus dem Schlaf der Jahrhunderte zu wecken. Die Entfaltung einer großen und umfassenden kulturwirtschaftlichen Tätigkeit war erforderlich, wenn das moderne Verkehrsmittel der Eisenbahn auf dem spröden anatolischen Boden wirksam gemacht werden sollte. In den Eigentümlichkeiten der mohammedanischen Bevölkerung und in der mißtrauischen Eifersucht der türkischen Verwaltung waren einer von Europäern — auch von Deutschen — geleiteten Gesellschaft auf diesem Gebiete von vornherein enge Grenzen gezogen. Innerhalb dieser Grenzen hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft Außerordentliches für die Verbesserung der Bodenkultur und die Hebung der Bevölkerung geleistet. Sie hat schon in den ersten Jahren ihres Bestehens einen eignen Agrikulturdienst für ihr Bahnggebiet eingerichtet. Sie hat die Beschaffung erstklassigen Saatgutes für die Bevölkerung vermittelt, Kartoffel-, Gemüse- und Obstbau durch Versuch- und Lehrpflanzungen, durch Lieferung von Samen und Stecklingen usw. begünstigt. Sie hat dem anatolischen Bauer an Stelle des bis dahin üblichen vorsintflutlichen Holzpfluges eiserne Pflugscharen und andere landwirtschaftliche Geräte, später auch den Motorpflug und den Dampfpflug zugänglich gemacht. Sie hat die Befiedlung des Landes durch „Mohadjirs“ — türkische Bauern aus den Donauländern und Tscherkessen aus den russisch gewordenen Gebieten — in jeder Weise gefördert. Sie hat schließlich, allerdings erst nach Siemens' Tod, mit einer großartigen Anlage für die Bewässerung der Konia-Ebene den Anfang mit der für die Produktionsfähigkeit jenes regenarmen Landes unerläßlichen künstlichen Wasserversorgung und Wasserverteilung gemacht.

Georg Siemens hat diese Bestrebungen verständnisvoll und weitherzig gefördert; er hat sich dabei auch nicht durch die langsamen Fortschritte und die mancherlei passiven Widerstände entmutigen lassen. Auf der anderen Seite hat er die Schranken erkannt und respektiert, die einer solchen Betätigung gezogen waren. Nichts war ihm mehr zuwider als die in deutschen Kreisen nicht gerade seltene Übertreibung der Mög-

lichkeiten und Überspannung der Ziele der von ihm eingeleiteten vorderasiatischen Unternehmungen.

Als im Januar 1900 die Abteilung Berlin der Deutschen Kolonial-Gesellschaft auf einem ihrer Vortragsabende das verhängliche Thema „Kleinasien als deutsches Kolonisationsland“ behandeln ließ — Vortragender war der bayerische Major a. D. Schlagintweit —, da ergrieff Georg Siemens in der Diskussion das Wort zu Ausführungen, die hier nach seinen eigenen Notizen wiedergegeben seien:

Er sei dem Vortragenden für die freundlichen, an die Adresse der Anatolischen Eisenbahn gerichteten Worte um so mehr zu Dank verpflichtet, als er das Unternehmen von seinem Anbeginn an geleitet habe und für dasselbe noch jetzt die Hauptverantwortlichkeit trage. Aber gerade deshalb halte er sich für verpflichtet, einige Irrtümer des Vortragenden zu berichtigen.

Die Anatolische Eisenbahngesellschaft sei keine deutsche, sondern eine unter türkischem Recht in Konstantinopel errichtete türkische Gesellschaft, wenngleich der Vorsitzende und verschiedene andere Mitglieder des Verwaltungsrats, desgleichen der Generaldirektor Deutsche seien. Im einzelnen müsse er auf folgende Bedenken gegen die Vorschläge des Vortragenden aufmerksam machen:

Die türkische Regierung habe, namentlich in der europäischen Türkei mit den „Rajahs“, aber auch in Kleinasien, dort insbesondere mit den Armeniern, so unangenehme Erfahrungen gemacht, daß es ihm zweifelhaft erscheine, ob die Türkei in Kleinasien, dem Kernlande ihrer Herrschaft und dem Zentrum ihrer mohammedanischen Bevölkerung, die Ansiedlung Andersgläubiger unter Beibehaltung ihrer ausländischen Nationalität dulden werde. Die Erfahrungen, die man mit solchen Versuchen in Palästina und Syrien gemacht habe, sprächen direkt dagegen. Ohne die Beibehaltung der ausländischen Nationalität, ohne die Möglichkeit einer Einwirkung der heimischen Diplomatie seien jedoch dergleichen Kolonisationsversuche aussichtslos.

Was die vom Vortragenden für die Kolonisten geforderte zeitweise Steuerfreiheit anlange, so müsse er darauf aufmerksam machen, daß die Einnahmen der türkischen Finanzverwaltung zu einem sehr erheblichen Teil aus dem Grundbesitz fließen, daß die vom Bruttoertrag erho-

benen Zehnten sehr hoch seien und daß selbst eine zehnjährige Steuerfreiheit nicht viel nützen würde, weil die später eintretende Belastung sehr viel höher sein würde als die in anderen Ländern übliche.

Hinsichtlich des Erwerbs von Grundbesitz käme in Betracht, daß die Eigentums- und Besitzverhältnisse in der Türkei sehr im Argen lägen. Bei der Verschiedenheit des Rechtes und bei der Schwierigkeit, zu unterscheiden, was Bakuf (Kircheneigentum), was Lehnsbesitz und was Allod sei, sei man allerlei Vindikationsansprüchen ausgesetzt. Unter diesen Umständen sei es nicht möglich, den Kolonisten die Sicherheit und Unge störtheit ihres Eigentums oder auch nur ihres Besitzrechtes zu verbürgen.

Wenn deutschen Auswanderungslustigen der Vorschlag gemacht werde, sich in Kleinasien unter einer Bevölkerung anzusiedeln, deren Tradition der unsrigen widerspreche, so könne er nur abraten. Es sei viel leichter und vorteilhafter, die Schwierigkeiten der Natur zu überwinden, als eine dauernd gegnerische Haltung einer an Zahl stärkeren, manchmal recht religionsseifrigen Bevölkerung. Habe man die natürlichen Schwierigkeiten eines zu besiedelnden Landes einmal beseitigt, so sei die Arbeit getan, aber der Kampf gegen eine anders geartete Zivilisation dauere ewig und gestatte keinen Frieden.

Die Anatolische Eisenbahngesellschaft verfolge deshalb auch keine politischen oder kolonialisatorischen Zwecke. Sie sei ein Verkehrsunternehmen, das durch Aufschließung der asiatischen Türkei unserer Industrie und unsern Technikern Arbeit und Verdienst zu verschaffen und auf diese Weise unserem Vaterlande zu nützen suche. Man würde eine Krankheit in das Unternehmen tragen und Mißtrauen in der Türkei erwecken, wenn man mehr verlange.

Diese klare Stellungnahme hat leider nicht verhindert, daß auch in der Folgezeit gelegentlich die phantastische Befürwortung einer deutschen Kolonisation in der asiatischen Türkei den Gegnern des deutschen Eisenbahn-Unternehmens Wasser auf die Mühlen geleitet und auch in den uns wohlwollenden türkischen Kreisen Verstimmung und Mißtrauen hervorgerufen hat.

Fünftes Kapitel. Die Bagdad-Bahn.

Die finanzielle und politische Lage um die Mitte der neunziger Jahre.

In der Zeit, in der Georg Siemens die Finanzierung der Linie Eskischedir—Konia sicherstellte, kam die amerikanische Krisis zum vollen Ausbruch. Sie brachte nicht nur schwere Erschütterungen der Kapitalmärkte der Welt, sondern sie nahm auch für längere Zeit die Arbeits- und Spannkraft Siemens' ausschließlich in Anspruch: Der Zusammenbruch der Northern Pacific nötigte Siemens im Herbst 1893, wie oben dargestellt, nach den Vereinigten Staaten zu reisen, um an Ort und Stelle nach dem Rechten zu sehen und mit den großen dort auf dem Spiele stehenden deutschen Interessen den guten Namen der Deutschen Bank zu verteidigen; alle anderen Geschäfte und Unternehmungen, auch die Angelegenheiten der türkischen Eisenbahnen, traten für ihn gegenüber der Aufgabe der Rettung und Reorganisation der Northern Pacific für längere Zeit in den Hintergrund.

Auch die anderen europäischen Nationen, mit denen Deutschland auf türkischem Boden im Wettbewerb stand, wurden durch die allgemeine Krisis in ihrer Aktionskraft gehemmt.

England zeigte ohnedies in jenen Jahren ein merkliches Nachlassen seines Interesses für die türkischen Dinge. Der britische Botschafter in Konstantinopel hatte zwar, getrieben durch die englischen Interessenten an der Smyrna-Midin-Bahn, noch im Jahre 1893 — wie wir gesehen haben — den Versuch gemacht, der Erstreckung der Anatolischen Bahn nach dem Süden der kleinasiatischen Hochebene Schwierigkeiten zu machen; aber er war von seiner Regierung auf die Vorstellungen des deutschen Auswärtigen Amtes hin desabouiert worden; ebenso Sir Vincent Caillard, als er gegen die Übernahme der Verwaltung der für die neue anatolische Linie verpfändeten Einnahmen durch den Verwaltungsrat der türkischen Staatsschulden Einspruch erheben wollte. Um dieselbe Zeit ließ es die britische Politik und die britische Finanzwelt

ohne jeden Versuch einer Gegenwehr geschehen, daß die Kontrolle über die wichtige Linie Smyrna—Kassaba—Maschahir aus der englischen in die französische Hand überging. Auch der britische Besitz an türkischen Staatswerten hat in jener Zeit eine beträchtliche Verringerung erfahren; während im Jahr 1881 bei dem Umtausch der alten in die neuen türkischen Staats titres der englische Anteil auf 28,9% festgestellt worden war, kamen im Jahr 1898 bei einer neuen Erhebung auf England nur noch 10,9%*). Der tiefere Grund für diese Wandlung war wohl, daß mit der Aufrichtung und Befestigung der Herrschaft Englands über Ägypten und den Suez-Kanal die Türkei für die Verbindung Englands mit Indien wesentlich an Bedeutung verloren hatte.

Die ägyptische Einstellung der englischen Politik schlug ausgesprochen gegen die Türkei, sobald in England Befürchtungen darüber auftauchten, Abdul Hamid wolle versuchen, die ägyptische Frage seinerseits aufzurollen. Der britische Gegendruck auf die Pforte trat besonders deutlich in Erscheinung aus Anlaß der Armenier-Massakers im Jahre 1896. Englands Staatsmänner und Presse zeichneten sich damals durch die Heftigkeit der Sprache gegen die Türkei vor allen anderen Ländern aus. Die britische Flotte demonstrierte vor Salonik.

Ein Jahr zuvor, im Sommer 1895, hatte Lord Salisbury in Gesprächen mit dem deutschen Botschafter in London, dem Grafen Paul Hatzfeld, die Frage eines englisch-deutschen Übereinkommens aufgeworfen, das für den Fall eines Zusammenbruchs des türkischen Reiches eine Aufteilung der Türkei unter die europäischen Großmächte vorsehen sollte. Salisbury legte diesem Gedanken ein solches Gewicht bei, daß er ihn dem Deutschen Kaiser persönlich vortrug, als dieser im August 1895 aus Anlaß der Regatten von Cowes in England weilte. Salisbury war bereit, bei einer solchen Aufteilung auch Rußland einen reichlichen Teil an dem türkischen Erbe zu gewähren**). Die Anregung hat, da sie vom Deutschen Kaiser und seiner Regierung abgelehnt wurde, keine

*) Siehe Morawik, Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen, übersetzt von Schweitzer, Berlin 1903, Seite 258.

***) Vergleiche hierzu Freiherr von Gerdstein, Lebenserinnerungen und politische Denkwürdigkeiten, Band I, Seite 212; ferner Otto Hammann, Der mißverstandene Bismarck, Seite 43.

praktische Folge gehabt; aber die bloße Tatsache, daß eine solche Anregung von dem leitenden englischen Staatsmanne gegeben werden konnte, läßt den völligen Umschwung erkennen, der sich seit der britischen Flotten-Intervention vor San Stefano und dem Berliner Kongreß in der britischen Orientpolitik vollzogen hatte.

Diese ägyptische Einstellung der britischen Orientpolitik hatte auch auf das Verhältnis zwischen Frankreich und England in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre eine bedeutame Einwirkung. Die kolonialen Expansionsbestrebungen Frankreichs kollidierten im nördlichen Zentral-Afrika mit dem britischen Interesse, Ägypten durch die Eroberung und dauernde Angliederung des Sudan zu sichern. Gegenüber den französischen Gelüsten, hier durch kühne Expeditionen den Engländern zuvorzukommen, erklärte schon am 28. März 1895 Sir Edward Grey als Unterstaatssekretär namens der britischen Regierung laut und deutlich, daß England das gesamte Stromgebiet des Nil als seine Interessensphäre betrachte und einen Vorstoß Frankreichs in dieses Gebiet als eine „unfreundliche Handlung“ ansehen müsse. Trotzdem führte der französische Hauptmann Marchand von der afrikanischen Westküste aus eine Expedition nach Faschoda am Weißen Nil, wo er im Juli 1898 vor den Engländern ankam und die französische Flagge hißte. Daraus entstand der bekannte scharfe Konflikt zwischen den beiden Mächten; unter dem Druck unmittelbarer britischer Kriegsdrohungen mußte Frankreich die Trikolore in Faschoda wieder einziehen.

Es ist klar, daß diese Zuspitzung des Verhältnisses zwischen Frankreich und England die französische Aktivität in der Türkei zeitweise hemmen und den französischen Gegendruck gegen die deutschen Bestrebungen in der Türkei abmildern mußte.

Es kam hinzu, daß die Ottomanbank, die in den für die Türkei sich interessierenden französischen Finanzkreisen führend war, in jenen Jahren nicht voll aktionsfähig war. Sie wurde nicht nur durch die allgemeine Krisis des Jahres 1893 berührt, sondern bald darauf noch durch ein besonderes Mißgeschick getroffen. Die Bank hatte sich in umfangreiche Spekulationen in südafrikanischen Minenwerten eingelassen. Als auf dem Markte dieser Werte im Jahre 1895 ein schwerer Zusammenbruch eintrat, wurde die Ottomanbank so stark in Mitleidenschaft gezogen,

daß in Konstantinopel eine Panik ausbrach und die Bank sich einem heftigen „run“ ausgesetzt sah. Auch die von der Ottomanbank und ihrer Gruppe finanzierten türkischen Eisenbahnunternehmungen hatten unter diesen Schwierigkeiten zu leiden. Der Bau der im Jahre 1892 neu konzessionierten Verlängerung der Smyrna—Kassaba-Bahn bis nach Afium-Karahissar wurde verzögert; die Ausführung einer Konzession zur Verlängerung der Syrischen Eisenbahn Bejruth—Damaskus nach Norden über Hama und Aleppo nach Biredjik am Euphrat, die im Juni 1893 von dem französischen Botschafter für eine der Ottomanbank und der Régie Générale des Chemins de fer nahestehende Finanzgruppe durchgesetzt worden war, stieß auf die größten Schwierigkeiten.

Auch von russischer Seite hatte die deutsche Arbeit in der Türkei in jenen Jahren keine allzu großen Hinderungen zu gewärtigen. Die russische Politik hatte zwar das Auftreten deutschen Kapitals und deutschen Unternehmungsgeistes in der Türkei nicht gerade willkommen geheißen; sie hatte ihr Unbehagen bei dem Abschluß der ersten deutschen Türkenanleihe und der Erteilung der ersten anatolischen Eisenbahnkonzession im Jahre 1888 mit einem verstärkten Druck auf die Pforte wegen Zahlung einiger rückständiger Raten der Kriegsschädigung zum Ausdruck gebracht. Auch bei der Erteilung der zweiten anatolischen Eisenbahnkonzession hatte der russische Botschafter in Konstantinopel einigen Unmut gezeigt. Aber dieser Unmut richtete sich damals und auch noch in den nächsten Jahren nicht so sehr gegen Deutschland, als vielmehr gegen jede europäische Betätigung, die geeignet erschien, die Türkei zu konsolidieren und ihre wirtschaftliche, finanzielle und militärische Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Der russische Druck auf Konstantinopel war zudem in jenen Jahren nicht akut; im Jahre 1891 war mit dem ersten Spatenstich an der großen sibirischen Eisenbahn die nach dem fernen Osten gerichtete Politik inaugurirt worden, die es der russischen Regierung geboten erscheinen ließ, die Fragen des näheren Orients zurückzustellen und sich sogar wegen des Balkans mit Österreich-Ungarn über die Aufrechterhaltung des status quo zu verständigen (1897).

Neues Drängen des Sultans auf Inangriffnahme der Konia-Bahn nach Bagdad.

Aus allen diesen Umständen und Vorgängen ergab sich für die von Georg Siemens eingeleiteten türkischen Unternehmungen die Möglichkeit einer verhältnismäßig ungestörten Arbeit, aber auch die Notwendigkeit der Beschränkung auf den Ausbau des bereits Erworbenen. Die mit den anatolischen Konzessionen der Jahre 1888 und 1893 und mit dem Erwerb der Kontrolle über die Orientbahnen übernommenen Aufgaben stellten an die vorhandenen Arbeitskräfte und an die aufzubringenden Geldmittel ohnedies so große Ansprüche, daß auch ohne die besonderen, durch die amerikanische Krisis des Jahres 1893 geschaffenen Hemmnisse eine Erweiterung des Programmes für einige Jahre ausgeschlossen war.

Infolgedessen zeigte Siemens gegenüber dem immer erneuerten Drängen des Sultans auf die Inangriffnahme der Verlängerung Angora—Bagdad nach dem Abschluß des Konzessionsvertrages für Eskischedir—Konია eine noch größere Zurückhaltung als vorher. Als der Sultan im März 1895 sich wieder einmal an den deutschen Botschafter wandte, um einen Druck der deutschen Regierung auf die Deutsche Bank im Sinne seiner Wünsche herbeizuführen, ließ Siemens nicht den mindesten Zweifel darüber, daß an die Ausführung dieser Pläne für lange Zeit nicht zu denken sei.

Im Februar 1896 kam der Sultan in ungewöhnlich dringender Form auf seine Wünsche zurück. Er ließ durch seinen Botschafter in Berlin ein Memorandum überreichen, in dem er an die Unterstützung des Kaisers für sein Projekt appellierte und um die Entsendung von Vertretern einer deutschen Finanzgruppe nach Konstantinopel bat, die über neue kleinasiatische Eisenbahnkonzessionen verhandeln sollten. Er wünschte dieses Mal nicht nur die Ausführung der Linie Angora—Bagdad zunächst bis Diarbekir, sondern gleichzeitig auch eine Linie von Angora in östlicher Richtung nach Erzerum.

Siemens sprach sich gegenüber dem Auswärtigen Amte, das ihn mit der Angelegenheit befaßte, folgendermaßen aus:

Die Finanzlage der Türkei lasse die Erfüllung der jetzt schon beste-

henden Garantieverpflichtungen nicht unbedingt gesichert erscheinen. Die Gegenden der vom Sultan geplanten neuen Bahnen hätten zudem durch die Armenier-Unruhen schwer gelitten, so daß die Rentabilitätsaussichten noch schlechter seien als früher. Die Deutsche Bank könne deshalb an die Übernahme der Konzessionen nicht denken. Da sie aber für ihre bestehenden Unternehmungen auf das Wohlwollen des Sultans angewiesen sei, empfehle er, zu erwidern: Die Deutsche Bank brauche gegenwärtig ihr gesamtes technisches Personal für die rasche Fertigstellung der Konia-Linie; nach Vollendung dieser Strecke und nach Besserung der politischen Verhältnisse in den fraglichen Gebieten sei die Deutsche Bank gerne bereit, ihre Vorarbeiten für die neuen Strecken wieder aufzunehmen.

Siemens ließ sich aus seiner Zurückhaltung auch nicht herauslocken, als der Sultan, getreu seiner diplomatischen Methode, den Versuch machte, eine französische Gruppe, die sich um die Konzession Konia—Bagdad—Basra bewarb, gegen die deutsche Gruppe auszuspielen. Siemens nahm das angebliche französische Projekt angesichts der allgemeinen Lage nicht ernst und erklärte dem Auswärtigen Amte erneut: „Für die Anatolische Bahn dürfte voraussichtlich jeder Weiterbau ausgeschlossen sein, bis sich die Verhältnisse ihres gegenwärtig bereits mehr als 1000 km umfassenden Netzes konsolidiert haben“ (12. Nov. 1896).

Der Ausbruch des Krieges zwischen der Türkei und Griechenland im April 1897 drängte für den Augenblick die Eisenbahnpläne des Sultans in den Hintergrund. Dagegen erwies der Krieg selbst die ungeheure Bedeutung der Eisenbahnen für die Verteidigung des türkischen Reiches. Die Leistungen der anatolischen Linien für die Mobilmachung und den Nachschub von Truppen, Material und Lebensmitteln waren eine der wichtigsten Voraussetzungen der türkischen Waffenerfolge.

Diese Erfahrung mußte natürlich den Sultan in seinem Wunsche nach dem schleunigen Ausbau des türkischen Eisenbahnnetzes, insbesondere der großen Hauptlinie, die Kleinasien und Mesopotamien durchqueren, durch Seitenlinien das armenische Hochland erschließen und die Verbindung mit den syrischen Bahnen herstellen sollte, aufs äußerste bestärken.

Unmittelbar nach der Unterzeichnung des Friedensvertrags (4. Dez. 1897) kam der Sultan gegenüber dem neuernannten deutschen Bot-

schafter Freiherrn Marschall von Bieberstein mit Lebhaftigkeit auf das Projekt der Bagdadeisenbahn zurück: mehr denn je lege er Wert darauf, diesen großen Plan bald und von deutscher Hand durchgeführt zu sehen.

Die Ereignisse der letzten Zeit hatten das Vertrauen Abdul Hamids in Deutschland wesentlich befestigt. Nicht nur daß in der Erprobung durch die großen Mobilmachungs- und Nachschubtransporte während des türkisch-griechischen Feldzuges die Solidität der deutschen Arbeit und die Zuverlässigkeit der deutschen Betriebsverwaltung bei den anatolischen Bahnen — im vorteilhaften Gegensatz namentlich zu den von französischem Kapital kontrollierten Eisenbahnen — sich glänzend bewährt hatten, auch der Gang der politischen Ereignisse hatte erneut bewiesen, daß Deutschland allein von allen Großmächten in seiner Orientpolitik von territorialen Aspirationen frei war und sein Interesse in der Erhaltung und Entwicklung der Türkei suchte. Die deutsche Regierung hatte diesen ihren Standpunkt in den letzten Jahren schärfer betont; sie hatte nicht nur im Jahre 1896 mit Rußland und Österreich die Aufforderung Englands zum Einschreiten wegen der Armenierunruhen abgelehnt; sie hatte darüber hinaus im Frühjahr 1897 den Großmächten wegen des völkerrechtswidrigen Vorgehens Griechenlands in Kreta eine Blockade der griechischen Häfen vorgeschlagen, ein Vorschlag, der durch die sofortige Ablehnung Englands erledigt wurde und der in Deutschland selbst auf starke Bedenken stieß; kein anderer als Bismarck wandte sich damals in den „Hamburger Nachrichten“ scharf gegen die Initiative der deutschen Regierung, die sich in dieser Frage ohne Not in die vorderste Reihe gestellt habe. Auch bei den Friedensverhandlungen zwischen der Türkei und Griechenland sekundierte die jetzt von Bülow geleitete deutsche Politik den Türken wenigstens mit der Erklärung, daß Deutschland sich an einem Druck auf die Türkei nicht beteiligen und, wenn andere Mächte einen solchen Druck ausüben sollten, ruhig beiseite treten werde.

Bald nachdem der Sultan gegenüber dem Freiherrn von Marschall seinen Wunsch nach einer Fortsetzung der Anatolischen Bahn bis Bagdad erneut zum Ausdruck gebracht hatte, wurde Dr. Zander, der nach dem Rücktritt Kühlmanns im Juni 1897 die Stelle des Generaldirektors der Anatolischen Eisenbahngesellschaft in Konstantinopel über-

nommen hatte, zu einer Sitzung des türkischen Ministerrates gerufen, wo der Großvezier im Auftrage des Sultans eine schleunige Erklärung der Bereitwilligkeit zur Unterzeichnung eines Vertrages über den Weiterbau der Anatolischen Bahn bis Bagdad von ihm verlangte. Auch der deutsche Militärattaché in Konstantinopel, Major Morgen, wurde veranlaßt, an den deutschen Kaiser über das Interesse des Sultans für die sofortige Inangriffnahme der Bagdadbahn zu berichten. Gleichzeitig wurde von türkischer Seite wiederum mit dem Hinweis auf Konzessionsgesuche von Angehörigen anderer europäischer Staaten operiert.

„Die Zeit des Wartens geht zu Ende.“

Herr von Marschall berichtete im April 1898 an das Auswärtige Amt, daß angesichts des Drängens des Sultans und der für die deutschen Interessen nicht unbedenklichen konkurrierenden Eisenbahnprojekte die Zeit des Wartens zu Ende gehe.

Auch Siemens gewann den Eindruck, daß der Augenblick für die Aufnahme des Planes der Bagdadbahn gekommen sei. Aber er gab sich genaue und klare Rechenschaft über die ungeheure Größe der Aufgabe und über die finanziellen und politischen Voraussetzungen ihrer Erfüllung. Deshalb lag ihm daran, vor allen weiteren Entschlüssen, einige Vorfragen zu klären.

Insbesondere stand für ihn fest, daß die Bagdadbahn nur als eine bis zum Persischen Golf durchgehende transkontinentale Verbindungslinie mit Indien eine Zukunft haben werde und daß diese Voraussetzung nur im Wege einer Verständigung und einer Zusammenarbeit mit England verwirklicht werden könne. Er war sich auf der anderen Seite darüber klar, daß angesichts der Gleichgültigkeit des britischen Kapitals gegenüber türkischen Unternehmungen, wie er sie zur Genüge bei den Anfängen der Anatolischen Bahn kennengelernt hatte, es nicht leicht sein werde, England für die Angelegenheit zu interessieren. Schon aus diesen Gründen schien Georg Siemens bei den gewaltigen, nach Hunderten von Millionen Mark zählenden Summen, die das große Unternehmen erforderte, eine eventuelle Heranziehung auch der französischen Finanzwelt kaum vermeidlich. Auch hier gab er sich über die entgegenstehenden Schwierigkeiten keinen Illusionen hin. Er war aber

auch davon überzeugt, daß in solchen Tagen derjenige die besten Aussichten hat, im Wege von Verhandlungen etwas zu erreichen, der zeigt, daß er gewillt und fähig ist, nötigenfalls allein vorzugehen.

Zunächst kam es ihm darauf an, sich darüber zu vergewissern, wie weit ein aktiveres Vorgehen seinerseits in der Richtung der deutschen Gesamtpolitik liege und wie weit er auf moralische Unterstützung der amtlichen deutschen Stellen bei der Aufnahme und Durchführung von Erweiterungsprojekten werde rechnen können, die unter Umständen große Verantwortlichkeiten mit sich brachten.

Nach längeren mündlichen Verhandlungen richtete er am 20. Mai 1898 an das Auswärtige Amt ein Schreiben folgenden Inhalts:

Die Erfahrungen während der armenischen Unruhen und während des türkisch-griechischen Feldzuges hätten bewirkt, daß der Sultan neuerdings seinen Wunsch des Weiterbaus der Anatolischen Bahn der Direktion der Gesellschaft in eindringlicher Form zu erkennen gegeben habe. Die Deutsche Bank würde am liebsten die Konsolidierung der türkischen und insbesondere der anatolischen Verhältnisse abwarten. Neuerdings sollten nun französische und englische Bewerbungen um die in Frage kommenden Linien vorliegen; in türkischen Kreisen komme man zu der Betonung, daß deren Ausführung, wenn sie nicht durch die Deutschen erreichbar sei, gegen die Deutschen durchgesetzt werden müsse. Die Anatolische Bahn habe zwar ein Interesse an ihrer Verlängerung, aber sie habe ein noch größeres Interesse an der Verlängerung durch Dritte, die ihr ohne eigene Kapitalinvestierung und ohne eigenes Risiko erhöhten Verkehr und damit erhöhte Einnahmen zuführen müsse. Von dieser Stellungnahme könne sie nur abgehen, wenn ein erhebliches deutsch-nationales Interesse daran bestehe, daß auch die Fortsetzung der Bahn unter deutschem Einfluß bleibe. „Nur wenn wir Andeutungen dieses Sinnes, die wir gelegentlich erhielten, richtig verstanden haben sollten, würde die Deutsche Bank bereit sein, den Weiterbau der anatolischen Bahnen jetzt in Angriff zu nehmen.“ In diesem Falle sei eine nach außen hin erkennbare moralische Unterstützung seitens der deutschen Regierung erforderlich; als solche komme in Betracht die Mitwirkung der Seehandlung bei der Finanzierung des Weiterbaus; eine Beteiligung im eigentlichen Sinn sei nicht erforderlich, es genüge die Mitwirkung der Seehand-

lung als Zeichnungsstelle für die zum Zweck des Weiterbaus neu zu begebenden Obligationen.

Nach längeren Verhandlungen zwischen dem Auswärtigen Amt und dem Preussischen Finanzministerium teilte das letztere Ende August 1898 mit, daß die Entscheidung über die von Siemens gewünschte Mitwirkung der Seehandlung vorbehalten bleiben müsse, bis die Anatolische Eisenbahngesellschaft sich mit der türkischen Regierung über die Garantien für die neuen Linien geeinigt habe.

Inzwischen hatte der französische und englische Wettbewerb feste Gestalt angenommen. Herr Cotard, Administrateur Délégué der Smyrna—Kassaba-Bahn, bewarb sich offiziell um eine Eisenbahnkonzession von Romia nach Bagdad, Sir Ashmed Bartlett um eine Eisenbahnkonzession vom Golf von Alexandrette über Aleppo nach Syrien und Bagdad. Dazu kam der russische Botschafter in Wien, Graf Capnist, mit der Bewerbung um eine Eisenbahnkonzession von der nord-syrischen Küste zum Perzischen Golf.

Die Orientreise des Kaisers.

In dieser ungeklärten Lage machte Wilhelm II. im Herbst 1898 die große Orientreise, bei der er Konstantinopel und im Anschluß daran das Heilige Land besuchte. Auch Georg Siemens begab sich nach der türkischen Hauptstadt, um während des Aufenthaltes des Kaisers für alle Fälle dort verfügbar zu sein. Er hatte Gelegenheit, die schwebenden Fragen mit den Leitern der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, mit den maßgebenden türkischen Ministern und mit dem den Kaiser begleitenden Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Bülow, dem späteren Reichskanzler, eingehend zu besprechen. Den Kaiser begleitete er auf einer kurzen Fahrt auf der Anatolischen Bahn, bei der es jedoch zu keiner Aussprache über die geschäftlichen und politischen Fragen kam. Dagegen hatte er Gelegenheit, sich mit dem Staatssekretär von Bülow auszusprechen und sich über die Intentionen des Sultans in einer persönlichen Audienz, die dieser ihm gewährte, zu unterrichten.

Am 20. Oktober 1898 schrieb er aus Konstantinopel an Gwinner:

„ . . . Anatolische Bahn betreffend, habe ich heute Gelegenheit gehabt, mit dem Staatssekretär von Bülow zu sprechen. Derselbe teilte mir mit,

daß ihm gegenüber Miquel*) ganz feste Zusicherungen gemacht habe (in Sachen der Mitwirkung der Seehandlung), und er warf ihm geradezu eine Art von Wortbruch vor. Er fragte mich, ob er noch einen Versuch beim Kaiser machen solle, dem die Bahn ganz ausgezeichnet gefallen hat. Auf meine Bemerkung, daß er dies tun möge, kam Bülow nach einiger Zeit vom Kaiser zurück mit dem Bemerkten, daß Miquel einen neuen Immediatbericht gemacht habe, in dem er von einer Beteiligung abgeraten, daß er (Bülow) aber während der Reise noch einmal einen Versuch machen wolle. Auf den Kaiser habe Miquels Bericht großen Eindruck gemacht. Ich präzisirte unseren Standpunkt dahin, daß wir auf die finanzielle Unterstützung der Seehandlung keinen Wert legten, daß sie die Wahl habe zwischen einer Beteiligung von 50 Pfennigen und mehr. Aber ehe wir Engagements eingingen, müßten wir bei der Lage unserer Gesetzgebung eine Rückendeckung haben und sicher sein, daß die Seehandlung hinter uns stehe, wenn wir irgendeinen Vertrag schließen. Man dürfe uns wohl zutrauen, daß wir keinen ganz dummen Vertrag schließen würden; aber die Entscheidung müsse uns zustehen, ob ein Vertrag geschlossen werden solle oder ob nicht und ob der Inhalt richtig sei oder ob nicht. . . .

„Dem Sultan habe ich bei einer Audienz klipp und klar die Frage vorgelegt, ob er die Linie Konia—Alexandrette—Meppo—Bagdad (Euphratlinie) oder die Linie Angora—Diarbekir—Mossul—Bagdad (Tigrislinie) vorziehe, welche beide ziemlich gleich lang sind. Erstere geht 950 km lang durch die Wüste (Meppo—Bagdad), letztere 800 bis 900 km lang durch die Gebirge (Angora—Diarbekir).

„Der Sultan antwortete ebenso bestimmt, daß er die Fortsetzung über Angora vorziehe.

„Auf meine weitere Frage, ob er damit einverstanden sei, wenn man von Angora weiterbaue, zugleich aber auch von Bagdad anfangen, antwortete er bejahend.

„Wenn man einige Zehnten der Vilajets Bagdad und Basra locker machen kann, wäre die Sache denkbar. Aber sie ist nach keiner Richtung pressant.

*) damals preussischer Finanzminister.

„Wir sind in einer taktisch ganz guten Lage. Wir haben unsere Bereitwilligkeit erklärt, sowohl den Türken, wenn sie einige Garantien geben, als auch der deutschen Regierung, wenn sie uns offiziell hilft; und es liegt nicht an uns, wenn nichts zustande kommt. . . Jedenfalls können wir nun zusehen.“

„Der Kaiser war sehr vergnügt. Zander ist Geheimer Regierungsrat geworden. Guuguenin*) und Hagenbed**) haben den Roten Adler IV. Klasse bekommen, und ich habe mich gegen den Kronen III. Klasse nicht wehren dürfen. Nach der Art, wie mir die Sache heute früh beim Frühstück im Zuge verfehlt wurde, war eine Verteidigung ganz unmöglich. Das hätte selbst Lüde***) nicht fertig gebracht.“

An seine Frau schrieb er:

„. . . Der Kaiser hat mich übrigens ziemlich kühl behandelt. Während er mit allen anderen sehr nett sich unterhielt, mit Rapp über Drehfuß, mit Großholz über Areta usw. — hat er sich mir gegenüber auf das Nötigste beschränkt.“

Während des Aufenthaltes des Kaisers in Konstantinopel geschah nichts Entscheidendes. Der Kaiser hielt sich zurück und vermied, irgend etwas zu tun, was als ein Druck auf den Sultan hätte aufgefaßt werden können. Dagegen nahm er einen starken Eindruck mit von allem, was er gesehen und gehört. Das gewaltige Kulturwerk der Bagdadbahn war ihm ein lebendiger Begriff geworden, und er war entschlossen, dem großen Plane mehr denn je seine Förderung zuteil werden zu lassen.

Freiherr von Marschall und die Bagdadbahn.

In seiner Auffassung und seinen Ansichten wurde der Kaiser durch den Botschafter von Marschall bekräftigt, der gleichfalls von der Überzeugung durchdrungen war, daß der Ausbau der Bagdadbahn, und zwar als deutsches Unternehmen, sich durchaus in dem Rahmen der großen wirtschaftlichen Aufgaben halte, die der deutschen Nation gestellt waren.

Von dieser Überzeugung ausgehend trat der Botschafter in der

*) damals stellvertretender Generaldirektor, später Generaldirektor der Anatolischen Eisenbahngesellschaft.

**) Chefingenieur der Anatolischen Eisenbahn.

***) Roland-Lüde, Direktor der Deutschen Bank, siehe oben Bd. II S. 259.

Frage der Mitwirkung der Seehandlung mit aller Entschiedenheit für den von Siemens gestellten Antrag ein. In einem Bericht vom 3. Februar 1899 an das Auswärtige Amt führte er aus:

Die Deutsche Bank brauche die Mitverantwortung der Seehandlung nicht, um die eigene Verantwortlichkeit zu mildern. Die Sache liege auf einem anderen Gebiet: „Soll die Bahn Angora—Bagdad das werden, was die Anatolische Bahn heute ist, nämlich ein deutsch-nationales Unternehmen, das als solches durchgeführt, verwaltet und betrieben wird, oder soll sie ein internationales Unternehmen sein, dessen Geist, solange das Aktienmaterial flottiert, durch die wechselnden Mehrheiten der Generalversammlungen bestimmt wird, bis eine fremde Regierung, wie einst beim Suezkanal, die Mehrheit der Aktien an sich bringt und damit dem eigenen Lande die Früchte sichert, zu denen deutsche Arbeit die Saat gelegt hat? . . . Deutschland bedarf zur Lösung seiner großen Aufgaben, zur Entwicklung seiner Kolonien, zur Schaffung neuer Absatzgebiete seiner Arbeit einheimischer Privatkapitalien, die bereit sind, gewisse Risiken zu übernehmen. Die Regierung übernimmt eine große Verantwortung, wenn sie die vorhandenen Kapitalien dieser Art durch ihre Zurückhaltung in gefährliche Anlagen (Portugieser, Griechen, exotische Werte) hineingehen und dem nationalen Interesse verloren gehen läßt; ihre Verantwortlichkeit ist jedenfalls viel leichter, wenn sie jenen Kapitalisten in vorsichtiger Weise diejenigen Unternehmungen kennzeichnet, welche dem nationalen Interesse dienen.“

Am Schlusse des Berichtes schrieb Marschall:

„Wenn ich ein Zukunftsbild ausmale, wie die Dinge sich einst gestalten werden, wenn Deutschland fortfährt, sich im Orient wirtschaftlich auszustrecken, — der Hafen von Haïdar-Pascha, dem zu erheblichen Teil auf deutschen Schiffen deutsche Waren zugeführt werden, die Bahnlinie von dort bis Bagdad ein deutsches Unternehmen, das nur deutsches Material verwendet und zugleich für Güter und Personen die kürzeste Linie bildet aus dem Herzen Deutschlands nach seinen ostasiatischen Besitzungen — so tritt dem vorschauenden Blick der Moment entgegen, in dem der berühmte Ausspruch, daß der ganze Orient nicht die Knochen eines pommerischen Grenadiers wert sei, eine interessante historische Reminiscenz, aber keine aktuelle Wirklichkeit mehr bildet.“

England?

Auf Grund dieses Marschall'schen Berichtes setzte sich das Auswärtige Amt erneut mit Siemens in Verbindung. Bei der sich entspinrenden Unterhaltung wurde die Frage erörtert, ob jetzt nicht der Zeitpunkt gekommen sei, Schritte zu tun, um England an dem Bagdadunternehmen zu interessieren.

Siemens hatte seine englischen Beziehungen im Hinblick auf die Wichtigkeit der britischen Politik für die Durchführung des Bagdadunternehmens sorgsam gepflegt. Noch im Herbst 1898 hatte er bei seinem Aufenthalt in Konstantinopel und auf einer daran anschließenden Reise nach Smyrna und Kleinasien neue Verbindungen angeknüpft; auf der Rückkehr hatte er sich einige Zeit in Athen aufgehalten und war dort zu Sir Edward Law in Beziehungen getreten, der damals in Athen Präsident der internationalen Finanzkommission war und bald darauf als Vertreter des Council of Foreign Bondholders in den Verwaltungsrat der türkischen Staatsschulden nach Konstantinopel delegiert wurde. Auch mit Josef Chamberlain, den er für den besten Kopf in der englischen Regierung und für Englands kommenden Mann hielt, war er in persönliche Beziehungen getreten. Chamberlains zweite Tochter Ethel, die mit Georg Siemens' Tochter Dili von deren Aufenthalt in England her befreundet war, nahm er für längere Zeit in sein Haus auf und nahm sie mit seinen eigenen Töchtern auf großen Reisen mit, so auch im Herbst 1898 auf die Reise nach Konstantinopel, durch Kleinasien und nach Griechenland.

Schon in den ersten Monaten des Jahres 1898 hatte es den Anschein gehabt, als ob in England wieder Neigung für eine Kooperation mit Deutschland in türkischen Dingen vorhanden sei. Die schwere Mißstimmung, die ganz England zu Beginn des Jahres 1896 wegen der von dem deutschen Kaiser aus Anlaß der Abweisung des Jamesonschen Überfalls an den Präsidenten von Transvaal gerichteten Glückwunschsdepesche ergriffen hatte, begann ruhigerer Überlegung Platz zu machen. Vor allem war es Chamberlain, der sich für ein gutes Verhältnis, ja für enge Beziehungen zu Deutschland einsetzte. Ende Februar 1898 begann er in vertraulichen Unterhaltungen mit dem Grafen Paul Haßfeld das Terrain für eine deutsch-englische Annäherung zu sondieren. Das Vorgehen der Russen in China, vor allem die Art und Weise, wie

diese die Besetzung von Port Arthur vollzogen, die scharf zugespitzte Rivalität mit Frankreich in Zentralafrika, dazu die sich häufenden Konflikte mit den Burenrepubliken ließen der englischen Politik eine Rückendeckung durch Deutschland offenbar erwünscht erscheinen*). Aber die Unterhaltungen kamen bald wieder ins Stocken, da man in Berlin fürchtete, durch einen formellen Vertragsabschluß die guten Beziehungen mit Rußland aufs Spiel zu setzen. Immerhin wurde in Berlin das im Oktober 1898 mit England unterzeichnete Geheimabkommen über die portugiesischen Kolonien als ein wesentlicher und für unser Verhältnis zu Rußland unschädlicher Fortschritt in unseren Beziehungen zu England angesehen.

Jetzt, im Februar 1899, bezeichnete Herr von Mühlberg, damals Vortragender Rat, bald darauf Unterstaatssekretär im Auswärtigen Amt, gegenüber Georg Siemens eine vertrauliche Fühlungnahme mit der englischen Finanzwelt in Sachen der Bagdadbahn ausdrücklich als erwünscht; er betonte, daß ein Einverständnis mit dieser nicht nur finanziell, sondern auch als politische Rückendeckung vorteilhaft sein könne.

Siemens kam jedoch mit seinen Versuchen, englische Finanzkreise für seine türkischen Eisenbahnunternehmungen zu interessieren, nicht recht voran. Im Gegenteil, eine während seines Aufenthaltes in Konstantinopel und Smyrna im Herbst 1898 eingeleitete und als Vorbereitung für ein umfassendes Zusammengehen gedachte Aktion, durch welche die damals in schwerer finanzieller Bedrängnis befindliche Smyrna—Midin-Bahn mit Hilfe der Anatolischen Eisenbahngesellschaft reorganisiert und in eine enge Verbindung mit dieser gebracht werden sollte, fand in der englischen Presse eine ausgesprochen unfreundliche Aufnahme und bei den Interessenten der Smyrna—Midin-Bahn selbst nach längerem Hin und Her schließlich eine Ablehnung.

Die deutsch-französische „Entente“ in türkischen Geschäften.

Dagegen gewann es den Anschein, als ob in Sachen der türkischen Unternehmungen maßgebende finanzielle und politische Kreise Frankreichs eine Annäherung an Deutschland wünschten. Die Gruppe der

*) Siehe Freiherr von Eckardstein, a. a. D., Band I, S. 292 ff. — Sammann, a. a. D., Seite 64 ff.

Ottomanbank hatte schon seit einiger Zeit Annäherungsversuche gemacht; Siemens hatte sich zunächst auf Grund seiner Erfahrungen im geschäftlichen Verkehr mit den Franzosen zurückhaltend gezeigt. „Das geschäftliche Kunststück der Franzosen ist,“ so schrieb er am 29. März 1896 an den Direktor Bauer vom Wiener Bankverein, „daß sie stets vergessen, was sie drei Monate vorher gewünscht oder in Aussicht gestellt haben und in harmloser Ungeniertheit immer wieder von frischem anfangen. Solange Sie darauf hineinfallen, werden Sie diese sogenannten „Verhandlungen“ nie los. Deshalb kann ich Ihnen nur den Rat geben, diejenige Linie zu verfolgen, bei der ich mich in früheren Jahren sehr wohl befunden habe; nämlich die, von den Leuten schriftliche Vorschläge von Institut zu Institut zu verlangen, im übrigen aber nur dann mündlich mit ihnen zu verhandeln, wenn man selbst etwas von ihnen will. Allerdings kriegte man auch nichts von ihnen. Aber man ersparte wenigstens Zeit und beruhigte sein Gewissen. Mein Votum ginge dahin, daß Sie Bardac sagen, wenn er Vorschläge zu machen habe, so solle er dieselben nicht Herrn Bauer oder Herrn Siemens machen, sondern sie der Deutschen Bank mitteilen. Selbstverständlich müssen dann die Vorschläge von jemand kommen, der genügend „surface“ hat, um sie auch durchzuführen.“

Die Annäherungsversuche der Franzosen wurden um so dringlicher, je mehr die deutsche Position in der Türkei sich befestigte und je größer ihre eigenen Schwierigkeiten wurden.

Die Stärke der deutschen Position trat zu Beginn des Jahres 1899 vor allem darin deutlich in Erscheinung, daß es der Anatolischen Eisenbahngesellschaft gelang, die Konzession für die Errichtung und den Betrieb von Hafenanlagen in Haidar-Pascha gegen starke Widerstände durchzusetzen. Insbesondere hatte die französische Société des Quais de Constantinople, die in dem neuen Hafenunternehmen auf der asiatischen Seite des Bosphorus eine Durchbrechung ihres Monopols und eine gefährliche Konkurrenz sah, unterstützt von dem französischen Botschafter den schärfsten Einspruch erhoben. Aber auch England und Rußland hatten bei der Hohen Pforte Einwendungen gegen die Hafenz Konzession für die Anatolische Bahn gemacht. Trotzdem wurde der Konzessionsvertrag am 24. März 1899 unterzeichnet.

Im Gegensatz zu diesem deutschen Erfolge kamen die Franzosen mit ihren Angelegenheiten nicht vom Fleck. Insbesondere waren sie nicht imstande, die Syrischen Eisenbahnen aus ihren Schwierigkeiten herauszubringen. Es wurde immer deutlicher, daß sie ihre Position in diesem Unternehmen, das der französischen Politik wegen der von ihr stets beanspruchten Sonderstellung in Syrien ganz besonders am Herzen lag, nur würden halten können, wenn Deutschland gegenüber den die Sanierung der syrischen Eisenbahnen bezweckenden Forderungen zum mindesten eine wohlwollende Neutralität zeigte. Die durch den Namen Fashoda bezeichnete Krisis der französisch-englischen Beziehungen trug dazu bei, die Franzosen auf den Weg einer Verständigung mit Deutschland in den Fragen des näheren Orients hinzuweisen.

Die Angelegenheit gewann eine besondere Bedeutung durch einen ungewöhnlichen Schritt, den der französische Botschafter in Konstantinopel, Herr Constans, am 12. April 1899 bei dem Freiherrn von Marschall unternahm. Constans schlug nichts mehr und nichts weniger vor, als eine „entente“ zwischen dem deutschen und dem französischen Kapital für die wirtschaftlichen Unternehmungen in der Türkei. Er führte aus, offenbar beabsichtige England, sich an der Türkei vollkommen zu desinteressieren und sein Geld allmählich aus seinen türkischen Unternehmungen herauszuziehen; damit sei für Franzosen und Deutsche der Zeitpunkt der wirtschaftlichen Verständigung gekommen. Er gebe zu, daß die Deutschen gegenwärtig in der Türkei der stärkere Teil seien; aber im Konkurrenzkampf mit Frankreich würden auch die Deutschen ungünstigere Bedingungen eingehen müssen als im Fall einer Entente. Frankreich habe gerade jetzt in Fashoda die traurige Erfahrung gemacht, wie ein alleinstehender Staat große Ziele aufgeben müsse, um einen Krieg zu vermeiden; außerdem werde Deutschland bei einer Mitbeteiligung des französischen Kapitals leichter und billiger die Mittel für die Durchführung seiner Pläne beschaffen können, weil die Geldgeber dann die Gewißheit hätten, daß zwei Großmächte für den eventuellen Schutz des Unternehmens eintreten würden. Er habe an Delcassé (damals französischer Minister des Auswärtigen) geschrieben und dessen vollstes Einverständnis erhalten.

Das Auswärtige Amt erklärte, gegen ein deutsch-französisches Zu-

sammenarbeiten in der Türkei keine Einwendungen zu haben, solange durch die französische Beteiligung der deutsche Einfluß auf die in Betracht kommenden Unternehmungen keine Einbuße erleide. Freiherr von Marschall erhielt die Instruktion, seinem französischen Kollegen, wenn dieser auf seine Anregung zurückkommen sollte, zu sagen, „daß die deutsche Regierung es nur für vorteilhaft erachten würde, wenn beide Länder ihre wirtschaftlichen Interessen im Orient gemeinschaftlich verfolgten, anstatt miteinander rivalisierend sich gegenseitig zu bekämpfen.“

Der Schritt des französischen Botschafters kam Siemens nicht überraschend. Es waren ihm erneute Sondierungen der Ottomanbank vorausgegangen, denen gegenüber Siemens sich nicht ablehnend verhalten hatte. Sobald er zu der Meinung gekommen war, daß die Verständigungsabsichten der Franzosen einen ernsthaften Untergrund hätten, hielt er es für gute Politik, diese Absichten zu ermutigen; denn sie entsprachen durchaus seiner eigenen Auffassung von der Zweckmäßigkeit einer breiten internationalen Grundlage für die Finanzierung des großen Projektes. Die Demarche des Herrn Constans war ihm erwünscht, weil sie eine nicht zu unterschätzende Sicherheit dafür zu bieten schien, daß es nicht nur der französischen Gruppe diesmal mit einer Verständigung ernst war, sondern auch daß diese in ihren Absichten durch die französische Politik unterstützt werden würde.

Eine solche Deckung mußte nicht nur Siemens, sondern auch dem Auswärtigen Amte um so wichtiger erscheinen, als die Konzessionierung des Hafens von Haidar-Pascha den russischen Bundesgenossen Frankreichs auf den Plan gerufen hatte. Etwa eine Woche vor dem Schritt des Herrn Constans bei dem Freiherrn von Marschall hatte der russische Minister des Auswärtigen Graf Murawiew den deutschen Botschafter in Petersburg, den Fürsten Radolin, auf die Hafenan gelegenheit angesprochen und der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß die immer weitergehende Ausdehnung der deutschen Interessen in der Türkei zu Konflikten mit russischen Interessen führen könne. Einige Zeit darauf unternahm der russische Botschafter in Berlin, Graf Osten-Sacken, bei Herrn von Bülow einen ähnlichen Schritt. Bülow antwortete mit der Betonung, daß wir in der Türkei überhaupt keine politischen Zwecke, sondern nur kommerzielle Zwecke verfolgten; wir seien Rußland weder auf dem Balkan,

noch im Schwarzen Meer, noch an den Meerengen in den Weg getreten und beabsichtigten auch in Zukunft nicht, das zu tun. Rußland könne sich doch nicht darüber beklagen, daß deutsche Ingenieure, Fabrikanten und Kaufleute statt englischer, österreichischer und französischer in der Türkei Geld verdienen. Die Unterredung schloß damit, daß Graf Osten-Sacken zugab, es sei für Rußland immerhin angenehmer, wenn deutsche Unternehmer in Anatolien vordrängen, als wenn Kleinasien ausschließlich von England in Entreprise genommen werde; für Rußland sei die Sicherung des Schwarzen Meeres und seines Zuganges die eigentliche Haupt- und Lebensfrage.

Eine französische Beteiligung an dem Bagdadunternehmen konnte dazu beitragen, das russische Mißtrauen gegenüber den von deutscher Seite in der asiatischen Türkei verfolgten Absichten zu beschwichtigen. Auch aus diesem Grunde waren die französischen Verständigungswünsche willkommen.

Die sofort eingeleiteten Verhandlungen führten rasch zum Ziel. Nachdem in Vorbesprechungen die wesentlichsten Punkte geklärt und die Möglichkeit einer Einigung festgestellt worden war, fanden am 5. und 6. Mai 1899 in Berlin die entscheidenden Konferenzen statt, bei denen auf der einen Seite die Deutsche Bank und die Anatolische Eisenbahngesellschaft, auf der anderen Seite die Ottomanbank, die Eisenbahngesellschaft Smyrna—Kassaba und die Régie Générale des Chemins de fer durch ihre leitenden Persönlichkeiten vertreten waren.

Das Ergebnis wurde in einem Protokoll niedergelegt, das als Ziel der Verständigung bezeichnete:

1. die bestmögliche Führung der Anatolischen und der Smyrna-Kassaba-Bahn im gemeinsamen Interesse,
2. eine Vereinbarung über die Fortsetzung der kleinasiatischen Bahnen in der Richtung auf Bagdad und Basra.

Zur Vorbereitung einer weitergehenden Einigung wurde die Entsendung von je zwei Mitgliedern der deutschen Gruppe in den Verwaltungsrat der Smyrna—Kassaba-Bahn und der französischen Gruppe in den Verwaltungsrat der Anatolischen Eisenbahngesellschaft vereinbart. An der Bagdadbahn wurde der französischen Gruppe eine Beteiligung von 40% zugesagt, während die übrigen 60% in einer noch zu

bestimmenden Proportion die Beteiligung der Deutschen Bank und ihrer Gruppe repräsentieren sollten. Für den Fall, daß die Aufnahme einer weiteren Gruppe — gedacht war an England — als nützlich erachtet werden sollte, wurde vorgesehen, daß die deutsche und die französische Gruppe pro rata ihrer eignen Beteiligung zu deren Anteil beitragen sollten. Außerdem sagten sich beide Teile zu, sich gegenseitig über alle auf die kleinasiatischen Eisenbahnen bezüglichen Angelegenheiten informieren zu wollen.

Mit dieser „Entente“ schien ein erster und entscheidender Schritt auf dem Wege der Internationalisierung und damit der politischen Neutralisierung des Bagdadunternehmens unter voller Aufrechterhaltung der deutschen Führung getan. Der bisherige französische Widerstand in der Türkei sollte sich in eine fruchtbare Mitarbeit verwandeln, der französische Kapitalmarkt sollte neben dem deutschen die Mittel für die Ausführung des großen Planes aufbringen. Die Bagdadbahn rückte zum ersten Mal aus der Himmelsferne der Träume in die Erdennähe der Wirklichkeit.

Allerdings, die Mitwirkung Englands, die Siemens von Anfang an als unerlässlich für die Sicherung und die baldige Ausführung des Unternehmens angesehen hatte, stand noch aus; ja es gewann den Anschein, daß die englische Politik und Finanz sich nach dem Anlauf des Frühjahres 1898 zu dem Bagdadbahnprojekt unfreundlicher stellen wollte als bisher. Tatsache ist, daß schon Ende März 1899 in Konstantinopel ein englisches Gegenprojekt gegen die Bagdadbahn auftauchte und daß in der ersten Maihälfte 1899 der Direktor der englischen Smyrna—Aidin-Bahngesellschaft bei einem Besuche in Berlin Siemens Mitteilungen machte, die eine Weiterverfolgung der erstrebten Interessengemeinschaft mit diesem britischen Unternehmen als aussichtslos erscheinen ließen. In der zweiten Maihälfte sprach sich der deutsche Botschafter in London gegenüber dem Auswärtigen Amte dahin aus, daß er den Zeitpunkt als ungeeignet für eine Anregung oder Sondierung in Sachen Kleinasiens und Mesopotamiens ansehe. Am 8. Juni verweigerte im britischen Unterhaus der Unterstaatssekretär im Foreign Office Brodrick Aufklärung über die Absichten der Regierung in Sachen der kleinasiatischen und mesopotamischen Eisenbahnprojekte mit dem Hinzufügen: „but we are fully alive to the necessity of maintaining British interests in the

Persian Gulf". — Das war die erste amtliche Andeutung, daß England sich durch das deutsche Bagdadprojekt in seiner Stellung am Persischen Golf beeinträchtigt fühlen könne, eine Andeutung, die erst durch die spätere Entwicklung ihr volles Gewicht bekommen hat.

Die vorläufige Bagdadkonzession vom 24. Dezember 1899.

Siemens glaubte durch die Verständigung mit den Franzosen die Grundlage für die praktische Inangriffnahme des Bagdadbahnprojektes soweit gesichert, um zunächst auch ohne die Mitwirkung einer englischen Gruppe, die ihm nach wie vor für die volle Durchführung des Gesamtplanes notwendig erschien, wenigstens einen Anfang machen zu können. Noch im Mai 1899 ließ er durch die Konstantinopler Leitung der Anatolischen Bahngesellschaft ein offizielles Gesuch um die Konzession für die Eisenbahn von Konia nach Bagdad und Basra einreichen. Gleichzeitig wurde die sofortige Entsendung einer Studienkommission beschlossen, die unter Leitung des deutschen Generalkonsuls in Konstantinopel, des späteren Unterstaatssekretärs im Auswärtigen Amt Stemrich, und des Geheimen Baurats von Rapp an Ort und Stelle die für den Bahnbau und die Trassenführung in Betracht kommenden wirtschaftlichen und technischen Verhältnisse prüfen sollte. Siemens entschied sich für die Verlängerung von Konia aus hauptsächlich deshalb, weil diese Linie gegenüber der Strecke Angora—Bagdad die kürzere und die im Bau und Betrieb billigere war. Auch der Sultan, der sich noch im Oktober 1898 Siemens gegenüber mit so großer Entschiedenheit für die Angoralinie ausgesprochen hatte, erklärte sich jetzt auf Grund der von ihm eingeforderten militärischen Gutachten für die kürzere Konialinie, die überdies den Vorteil einer leichten Verbindung mit dem syrischen Eisenbahnnetz hatte. Die Konialinie hatte außerdem noch den Vorzug, die russische Gegnerschaft gegen das Projekt dadurch abzuschwächen, daß sie im Gegensatz zu der Angoralinie weitab von der russisch-türkischen Grenze verlief.

Während die Studienkommission sich an ihre Arbeit begab, nahm die englische Gegenaktion festere Form an. Ein ungarischer Bankier namens Rechner fand sich in Konstantinopel ein und erklärte sich bereit,

eine Bahn von Alexandrette oder Konia nach Bagdad ohne Garantie zu bauen. Er behauptete, eine potente englische Finanzgruppe zu vertreten, eine Garantie des Londoner Hauses Rothschild hinterlegen zu können und über die diplomatische Unterstützung des britischen Botschafters zu verfügen. Außerdem wußte er sich mit landesüblichen Mitteln die Unterstützung eines Schwiegerjohnes des Sultans, des einflußreichen Mahmud Pascha, zu verschaffen.

Sein Gegenprojekt, das anfangs nicht ganz ernst genommen wurde, erhielt dadurch eine gewisse Folie, daß am 27. Juli 1899 Brodrick im britischen Unterhause auf eine Anfrage antwortete, es sei der britischen Regierung bekannt, daß der türkischen Regierung seitens eines englisch-ungarischen Syndikates Vorschläge für den Bau einer Eisenbahn von Konia nach Bagdad vorlägen; die Regierung habe aber keine Nachricht darüber, ob die Vorschläge angenommen worden seien.

Rechniker sondierte im weiteren Verlauf durch einen Mittelsmann bei Siemens, wie dieser sich zu einer englischen Beteiligung stelle. Siemens erklärte, man werde etwaige Vorschläge britischer Finanziers gerne in Erwägung ziehen. Solche Vorschläge blieben jedoch aus. Vielmehr machte Rechniker in Konstantinopel, wo ihm der englische Botschafter in der Tat eine nachdrückliche Unterstützung angedeihen ließ, durch das Betreiben seines Konzeßionsgesuchs, das infolge des Verzichtes auf jede Garantie für die Türken eine große Verlockung und eine wichtige Trumpfkarte gegenüber den deutschen Bedingungen war, dem deutschen Projekt große Schwierigkeiten.

Georg Siemens, für den eine Einigung mit England stets die Voraussetzung für die Verwirklichung des Bagdadunternehmens gewesen war, fühlte sich durch die englische Gegenaktion schwer enttäuscht und getroffen. Seine Besorgnisse um das Schicksal des großen Planes steigerten sich, als er Fäden zwischen der Gruppe der Ottomanbank und der englischen Gruppe zu entdecken glaubte. Eine Notiz des Generaldirektors der Ottomanbank, Herrn Auboynau, über eine Ende Juli 1899 stattgehabte Unterredung mit dem britischen Botschafter in Konstantinopel Sir Nicolas D' Connor, verstärkte diesen Verdacht durch die Art und Weise, wie Herr Auboynau nach seiner eignen Niederschrift gegenüber dem englischen Botschafter als Wortführer für die deutsch-franzö-

siſche Bagdadgruppe auftrat und ſich erbot, Verhandlungen zwischen der englischen Gruppe und der Ottomanbank in London herbeizuführen. Die Niederschrift veranlaßte Siemens zu den Randbemerkungen: „Wir werden bereits als tot betrachtet“, und „die Franzosen brechen die Verträge und manövrierten uns bereits hinaus“.

Am 4. August 1899 ſchrieb Siemens an ſeine Frau:

„Daß meine Stimmung nicht ſehr schön iſt, nachdem es immer wahrſcheinlicher wird, daß die Bagdadkonzession verloren geht, kannſt Du Dir vorſtellen. Ich kämpfe auch kaum noch für den Erfolg, ſondern denke bloß darüber nach, wie ich mich vor dem Schimpf der Lächerlichkeit in den Augen ernſthafter Geſchäftsleute perſönlich ſicher ſtelle. Mit der Erfolgloſigkeit einer zehnjährigen Arbeit habe ich mich abgefunden; aber es iſt bitter, als flacher Renommist verlacht zu werden. Ich warte deſhalb hier auf Nachrichten von Berger*) und Sir Edward Law**), ob und wo dieſelben mich ſprechen wollen. Leider kommen dieſe Nachrichten nicht, und ich komme faſt auf die Vermutung, daß dieſe beiden feinen Spürnaſen die Lage der Sache bereits merken und mich ſchon jetzt als nonvaleur betrachten und beiseite ſchieben. Immerhin möchte ich nicht ſchon jetzt auch dieſe Hoffnung aufgeben, und ich bleibe deſhalb vorläufig noch in Berlin, um eventuelle Nachrichten abzuwarten. Denn ich bin es meinen Hintermännern ſchuldig, daß ihnen der Beweis geliefert wird, die Bataille ſei nicht ohne Kampf verloren worden und es habe Verrat ſtattgefunden.“

Am 10. August 1899 ließ er dieſem Brief einen zweiten folgen:

„Meinetwegen brauchſt Du keine Sorgen zu haben. Meine Geſundheit iſt vortrefflich, und meine ſchlechte Laune hat mit körperlichen Schmerzen nichts zu tun. Das Einzige iſt, daß in meinem Alter geſchäftliche Rückſchläge ſchwerer empfunden werden als in jüngeren Jahren, wo man das Vertrauen hatte, daß man ſich trotzdem durchringen könne. Mit der Verringerung der intellektuellen Kraft und mit dem Auftreten der „Nerven“ geht ein weſentliches Ding verloren: der Reichtum an

*) Franzöſiſches Mitglied und alternierender Vorſitzender des Verwaltungsrats der türkiſchen Staatſſchulden.

***) Engliſches Mitglied und alternierender Vorſitzender des Verwaltungsrats der türkiſchen Staatſſchulden, ſiehe oben S. 91.

Silbquellen, um neue Wege zu finden, wenn die alten verschlossen werden. Namentlich aber ist mir verloren gegangen ein Hauptforderniß: die Rücksichtslosigkeit. Und dieses Schwanken hat mich oft bedrückt und bedrückt mich immer weiter, weil meine Geschäfte sehr viel schwieriger geworden sind und ich mit sehr viel mächtigeren Gegnern zu tun habe. Gegenüber Bulgarien und anderen habe ich gesiegt, aber an der englischen Regierung zerschelle ich."

Um die Angelegenheit über den toten Punkt hinauszubringen und die Linie Konia—Bagdad gegen alle Angriffe sicherzustellen, schlug Freiherr von Marschall im September 1899 dem Sultan vor, die Konzession an die Anatolische Eisenbahngesellschaft unter Vorbehalt der Entscheidung über die Einzelheiten der Trassenführung und über die Höhe der Garantie formell zu erteilen, ohne die Rückkehr der Studienkommission und die dann zu führenden Verhandlungen abzuwarten. Der Sultan erklärte sich grundsätzlich bereit, auf diesen Gedanken einzugehen und bat um eine bestimmte Formulierung.

Nachdem er diese erhalten und seinem Ministerrat zur Prüfung überwiesen hatte, kam es zu einem merkwürdigen Zwischenpiel. Der Sultan ließ durch seinen Berliner Botschafter dem deutschen Kaiser unmittelbar einen Vorschlag unterbreiten, der das ganze Bagdadunternehmen auf eine neue Grundlage stellen sollte: Erbauung der Bahn als Eigentum und auf Rechnung des türkischen Staates mit Geldern, die durch eine türkische Staatsanleihe beschafft werden sollten, und Abschluß eines Betriebsvertrags mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft.

Herr von Marschall hielt diesen Gegenvorschlag zunächst für einen der Winkelzüge, die der Sultan häufig im letzten Augenblick vor großen Entscheidungen zu machen liebte. Es stellte sich aber heraus, daß der Gegenvorschlag auf Quertreibereien der französischen Gruppe zurückging, mit der die deutsche Gruppe sich im Mai über ein gemeinschaftliches Vorgehen verständigt hatte. Die französische Gruppe hatte, offenbar in der Absicht, der deutschen Gruppe die Führung des Unternehmens aus der Hand zu winden, den Versuch gemacht, den Sultan zu bestimmen, die Konzession für die Bagdadbahn auf den Namen des französischen Präsidenten des Verwaltungsrates der türkischen Staatsschuld, des

Herrn Berger, zu erteilen. Der Sultan hatte sich zwar dem in dieser Richtung auf ihn ausgeübten Druck nicht gefügt, suchte aber nach einem Ausweg, um die Schwierigkeiten mit den Franzosen zu applanieren. Siemens empfand das Vorgehen der Franzosen als einen schweren Verstoß gegen die Vertragstreue, der seine Hoffnungen auf die zukünftige Kooperation mit den Franzosen aufs neue stark herabstimmte.

Die Erörterung des Vorschlags gab Siemens Veranlassung, das Problem der Bagdadbahn noch einmal von allen Seiten zu beleuchten und seine Auffassung von den Voraussetzungen der Verwirklichung des Projektes mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck zu bringen. In einem Memorandum, das er auf Grund dieser Erörterungen am 15. November 1899 Herrn von Mühlberg überreichte, faßte er seine Ansicht folgendermaßen zusammen:

„Ich wiederhole meine Überzeugung, daß die Bahn nur gebaut werden kann durch ein Privatunternehmen unter deutscher Führung, an welchem Deutschland, England und Frankreich beteiligt sind, sowohl hinsichtlich des Baues als hinsichtlich der Kapitalbeschaffung. Es muß eine Privatunternehmung sein, weil nur eine solche die für den Bau erforderlichen Mittel in den drei Ländern aufbringen kann und weil nur eine solche der anglo-indischen Regierung dasjenige Vertrauen einflößen wird, welches erforderlich ist, um derselben die anglo-indische Post anzuvertrauen. Ohne Post aber würde der Bahn der notwendige internationale Verkehr fehlen.“

Die entschiedene Zurückweisung des Staatsbahngedankens hatte zur Folge, daß der Sultan sich entschloß, die Konzession auf der ursprünglich ins Auge gefaßten Grundlage zu erteilen.

Am 25. November 1899 befaßte sich der türkische Ministerrat in zehnstündiger Sitzung mit der endgültigen Formulierung des Konzessionsvertrags und legte noch am gleichen Abend den Entwurf dem Sultan zur Bestätigung vor.

Der wesentliche Inhalt des Vertrages war:

1. die Anatolische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, innerhalb von 8 Jahren eine normalspurige Bahn von Konia nach Bagdad und Basra zu bauen unter Garantien, deren Einzelheiten im Einverständnis zwischen der Hohen Pforte und der Gesellschaft festzustellen sind;

2. es besteht Einverständnis darüber, daß die Gesellschaft sich verpflichtet, niemals weder die bereits vollendeten Linien von Haidar-Bascha nach Angora und Konia, noch die zu bauende Linie von Konia nach Bagdad und Basra ohne Zustimmung der türkischen Regierung an eine andere Gesellschaft abzutreten oder zu übertragen.

3. die türkische Regierung behält sich das Recht vor, die Linie Konia—Bagdad—Basra jederzeit zurückzukaufen; im Falle der Ausübung des Rückkaufsrechtes wird die türkische Regierung, falls sie nicht die Übernahme der Linie in Staatsbetrieb vorziehen sollte, den Betrieb an die Anatolische Eisenbahngesellschaft verpachten.

Der Sultan gab dem Entwurf sofort durch ein Fradi seine grundsätzliche Zustimmung und ließ dies dem deutschen Botschafter mitteilen. Auf den Wunsch des Sultans erklärte sich Siemens bereit, zum Abschluß der Verhandlungen und zur Unterzeichnung des Vertrages im Laufe des Monats Dezember nach Konstantinopel zu reisen, obwohl er im Gegensatz zu dem Freiherrn von Marschall einer Konzeßion ohne Festlegung der Garantiehöhe und ohne Regelung der sonstigen Einzelheiten keine besondere Bedeutung beimaß.

Der deutsche Kaiser dankte auf die Nachricht von der Zustimmung des Sultans diesem sofort telegraphisch „für den Beweis seines Vertrauens in die Kraft und Loyalität der deutschen Industrie“ (29. November 1899). Der Sultan antwortete am folgenden Tag, das Telegramm des Kaisers lasse ihn auf ein Ergebnis hoffen, das seinen Wünschen bezüglich der durch seine Regierung formulierten Bedingungen und bezüglich der prompten Ausführung des Werkes entspreche, das seiner unablässigen Sorge für die Entwicklung des Verkehrs und der Prosperität seines Reiches entsprungen sei; er danke dem Kaiser und hoffe, daß dieser die Erleichterungen gewähren werde, die für den Erfolg des Werkes unter den von seiner Regierung formulierten Bedingungen nötig seien.

Der zweimalige Hinweis des Sultans auf die „von seiner Regierung formulierten Bedingungen“, die ja noch nicht endgültig angenommen waren, zeigte, daß der Kaiser nicht gut beraten war, als er dem Sultan in diesem Stadium der Angelegenheit sein Danktelegramm schickte. Der Sultan hatte das Gefühl, daß er durch den Kaiser auf eine noch nicht

endgültige Entschließung festgelegt werden sollte, und daraus entstand bei ihm eine gewisse Verstimmung, die Georg Siemens die Abschlußverhandlungen in Konstantinopel einigermaßen erschwerte.

Zunächst stellte sich heraus, daß der Sultan und seine Regierung die nicht ungewöhnliche Absicht hatten, mit der Unterzeichnung der Konzeßion den Abschluß eines größeren Vorschußgeschäftes zu verbinden. Das Geld wurde benötigt einmal zu rückständigen Gehaltzahlungen, die der Sultan nach alter Sitte zu Beginn des Fastenmonats Ramasan wenigstens teilweise auszuzahlen wünschte; dann aber auch zur Begleichung abermals rückständiger Raten der russischen Kriegssentschädigung. Wie beim Abschluß der ersten anatolischen Konzeßion, so meldete sich auch jetzt wieder der russische Botschafter mit diesen Beschwerden. Er erschien am 10. Dezember bei dem Freiherrn von Marschall, um sich nach den Bedingungen der Bagdadkonzeßion zu erkundigen und gleichzeitig darauf hinzuweisen, daß die Türkei mit der Kriegssentschädigung wieder einmal für einen Betrag von 230000 Stg. im Verzug sei.

Georg Siemens traf am 15. Dezember in Konstantinopel ein. Über die Lage, die er vorfand, berichtete er noch am gleichen Tage an seine Berliner Kollegen wie folgt:

„Hier scheint alles zweifelhaft. Der Kaiser hat direkt interveniert und quasi gedroht. Da hat der Sultan nachgegeben und wird sich rächen, indem er alles in die Länge zieht. Ich höre, daß das Traktat betreffend Bagdad bis jetzt von dem Palais noch nicht an die Pforte gelangt ist. Der Deutschen Bank kann diese Situation durchaus passen. Heute ist es gleichgültig, ob der Vertrag noch unterschrieben wird oder nicht; denn die Unterschrift ist ein Superfluum. Aber wenn ich unberichteteter Sache abreise, so stürzt Marschall. Und Marschall war uns ein guter Freund. Ich habe ihn noch nicht gesprochen, sondern schreibe so, wie ich aus der Eisenbahn komme.“

Am 22. Dezember 1899 berichtete er über den weiteren Gang der Dinge:

„Sie werden mich für verrückt halten, wenn ich trotz unserer Verabredungen, trotz Panik auf allen europäischen Plätzen, trotz meiner schon seit März proklamierten Überzeugung von Börsenbaisse, amerikanischem Getreideimport usw. usw. den Türken einen Vorschuß von

200000 Ltq. = 3800000 Mark zu 7% geben will, während man zum gleichen Diskont Wechsel auf gute deutsche Häuser kaufen kann.

„Der sogenannte Bagdadvertrag ist nur ein Wisch. Und doch bezahle ich 200000 Ltq. dafür!

„Man hatte mich hierher kommen lassen, um von uns Geld zu verlangen. Das von den Franzosen angebotene Geld (350000 Ltq.) wollte man nicht nehmen, weil dasselbe an die Konzessionsurledigung Sama-Biredjik gebunden war. Anfänglich habe ich pure abgelehnt. Aber die Angelegenheit nahm einen etwas politischen Charakter an. Wäre ich ohne Unterschrift des Vertrages wieder abgereist, so hätte es politische Cancans gegeben, Marschall hätte gehen müssen, die Franzosen hätten sich ins Häufchen gelacht und die Anatolische Bahn hätte bei dem Sultan, der die Sache höchst persönlich und höchst leidenschaftlich betreibt, direkt und dauernd im Dreck gelegen.

„So habe ich dem Druck der Botschaft nachgegeben.

„Man kann von den Anatoliern nicht verlangen, daß sie ihr Unternehmen ruinieren, weil die Deutsche Bank ihr Kontokorrentguthaben behalten möchte.

„Die vielen Peripetien der Verhandlungen erzähle ich Ihnen mündlich. . . .

„Hier ist tiefer Schnee und Sturm auf dem Schwarzen Meer; die Post kommt nur einen Tag um den anderen. Konstantinopel ist im Winter durchaus nicht verlockend. Die Franzosen sind sehr liebenswürdig und lügen mehr denn je.“

Am 24. Dezember 1899 war endlich alles geregelt. Der Konzessionsvertrag wurde von dem türkischen Arbeitsminister Zihni Pascha und Georg Siemens unterzeichnet.

Georg Siemens und Kaiser Wilhelm II.

Schon vor der Unterzeichnung der Konzession hatte der Kaiser, der mit seiner Regierung den jetzt erzielten vorläufigen Erfolg höher wertete als Siemens, diesem den erblichen Adel verliehen.

Georg Siemens war von dem Kaiser, nachdem dieser mit ihm gelegentlich seines Ausfluges auf der Anatolischen Bahn im Oktober 1898 in persönliche Berührung gekommen war, trotz der „kühlen Behandlung“,

über die Siemens damals an seine Frau schrieb, häufiger herangezogen worden. So hatte der Kaiser im März 1899, ehe er den damals in Berlin anwesenden Cecil Rhodes in Audienz empfing, sich von Siemens über eine Anzahl der Punkte, über die er mit dem großen Südafrikaner zu sprechen gedachte, informieren lassen, insbesondere über die afrikanischen Eisenbahnverhältnisse. Über die für die Bagdadangelegenheit bedeutamen politischen Vorgänge ließ der Kaiser Siemens durch das Auswärtige Amt fortlaufend unterrichten; häufig schrieb er ihm Berichte und Zeitungsausschnitte direkt zur Kenntnisknahme oder mit dem Ersuchen um Äußerung zu. Von Zeit zu Zeit nahm er Gelegenheit, Siemens zu sich zu befehlen. Der Eindruck, den Siemens bei solchen Unterhaltungen von der Persönlichkeit des Kaisers empfing, sei hier in einer Tagebuchnotiz seiner Frau vom 6. März 1899 wiedergegeben:

„Georg war heute beim Kaiser zum Tee, zusammen mit Bülow und Miquel. Er kam ganz begeistert von dem Verstande, der Klarheit und dem sicheren Wissen des Kaisers nach Hause.“

Zu Gwinner äußerte Siemens am andern Tage: „Der Kaiser ist ein sehr geistreicher Causeur.“

Sechstes Kapitel.

Die Bagdad-Bahn.

(Fortsetzung).

Englische Annäherungsversuche.

Die rasche Gewährung der Vorkonzession für die Bagdadbahn im Dezember 1899 wurde zweifellos dadurch erleichtert, daß plötzlich die britische Gegenaktion eingestellt wurde.

Die Schwenkung Englands stand im Zusammenhang mit dem Ausbruch des Burenkrieges im Oktober 1899. Die unerwartet schweren Niederlagen, welche die Engländer gleich nach Ausbruch der Feindseligkeiten erlitten, die Besorgnisse vor einer Rückwirkung dieser Niederlagen auf andere Teile des britischen Reiches, namentlich auf Ägypten und Indien, schließlich die Unsicherheit der Haltung Rußlands und Frank-

reichs bestimmten die englische Politik, sich Deutschland gegenüber freundlicher zu zeigen, als dies seit langer Zeit der Fall gewesen war. Der Stimmungsumschwung war vollkommen, als in der zweiten Novemberhälfte der deutsche Kaiser, ungeachtet der stark bürenfreundlichen und englandfeindlichen Erregung des deutschen Volkes, zum ersten Male wieder seit fast 4 $\frac{1}{2}$ Jahren seiner Großmutter, der Königin von England, einen Besuch in Windsor Castle abstattete.

Kurz zuvor, in der ersten Novemberhälfte, war ein Vertrag zwischen Deutschland und England zustande gekommen, der die seit eineinhalb Jahrzehnten streitige Samoafrage endgültig regelte. Der Kaiserbesuch gab, zumal da der Staatssekretär von Bülow den Kaiser begleitete, Gelegenheit zur Aussprache mit den maßgebenden Mitgliedern des britischen Kabinetts über die gesamtpolitische Lage und über die einzelnen die beiden Länder speziell interessierenden Fragen.

Natürlich wurde auch die Angelegenheit der Bagdadbahn besprochen. Aber Chamberlain, der im übrigen auch jetzt wieder am stärksten für eine deutsch-englische Annäherung Neigung zeigte, war in diesem Punkte von einer auffallenden Zurückhaltung. Am meisten ging er noch gegenüber dem Kaiser aus sich heraus, offenbar mitgerissen von dessen Lebhaftigkeit und Offenherzigkeit. Er sagte dem Kaiser, daß er eine Beteiligung englischen Kapitals an den deutschen Eisenbahnunternehmungen in der Türkei wünsche und dieserhalb auch schon in Verbindung mit Siemens stehe; es sei ihm lieber, die Deutschen in Kleinasien zu sehen, als die Russen und Franzosen.

Wenige Tage nach der Abreise des deutschen Kaisers, am 30. November 1899, sprach Chamberlain in einer Rede in Leicester den Satz aus:

„Jeder weitblickende Staatsmann hat längst gewünscht, daß wir nicht dauernd auf dem Kontinent isoliert bleiben sollen, und ich denke, daß die natürlichste Allianz die zwischen uns und dem Deutschen Reiche ist.“

Der Haltung Chamberlains entsprach im großen Ganzen auch die Haltung der englischen Presse, als in den letzten Novembertagen, etwas verfrüht, aus Konstantinopel der Abschluß des Konzessionsvertrags für die Bagdadeisenbahn gemeldet wurde. Die „Times“ bedauerten zwar, daß ein seit einem halben Jahrhundert von England geplantes Unternehmen einer fremden Macht zufalle, aber — so fügten sie hinzu — es

gäbe keine Macht, der England die Ausführung lieber überlasse als Deutschland; England werde sich wirtschaftlich an dem Unternehmen beteiligen können; jedenfalls würde ein Zusammenwirken Englands und Deutschlands, wie schon auf mehr als einem Plage in der Welt, so auch auf diesem für England ganz besonders wichtigen Gebiete sehr erfreulich sein.

Auch England gegenüber schien also nun endlich das Eis gebrochen.

Aber auch diesmal kam es nicht zu einem entscheidenden Akte.

Man scheute im Auswärtigen Amt davor zurück, den Argwohn des Sultans durch eine offene Verständigung mit England über die Bagdadbahn zu erwecken, zumal da in den letzten Dezembertagen 1899 der britische Botschafter in Konstantinopel die für den Sultan sehr empfindliche Frage von Rowet, über die gleich näheres gesagt werden soll, in einer auffallenden Demarche aufgeworfen hatte.

Mehr noch scheute die deutsche Politik, getreu ihrem Grundsatz der „freien Hand“, davor zurück, durch eine Verständigung mit England in einer Frage, in die auch russische Interessen und Aspirationen hineinspielten, Rußland vor den Kopf zu stoßen. Garf Murawiew hatte, als er am 8. November 1899 mit dem Zaren einen Besuch in Potsdam machte, gegenüber dem Grafen von Bülow erklärt, daß Rußland trotz seines engen Verhältnisses zu Frankreich die Aufrechterhaltung bester Beziehungen zu Deutschland wünsche. Rußland begreife vollkommen, daß Deutschland durch seine industrielle Entwicklung gezwungen sei, sich überall in der Welt, auch in Kleinasien, neue Absatzmärkte zu erschließen. Deutsche Eisenbahnbauten in Kleinasien seien Rußland an sich nicht unsympathisch, da es die Deutschen dort lieber sähe als z. B. die Engländer. Rußland würde nur gerne die Ausführung gewisser seinen Interessen zuwider laufender Linien vermieden sehen, und deshalb scheine es ihm erwünscht, wenn die deutsche Regierung die russische über ihre Pläne vertrauensvoll auf dem laufenden halte.

Das war zwei Wochen ehe Chamberlain dem deutschen Kaiser die oben erwähnte Erklärung abgab, daß er in Anatolien die Deutschen lieber sähe als die Russen oder die Franzosen.

Aber dieses „lieber sehen“ von Seiten der beiden Gegenspieler Rußland und England war für Deutschland nur ein zweifelhafter Gewinn. Die „Politik der freien Hand“ verleitete zum Sabieren auch dort, wo klare Entscheidungen und feste Entschlüsse nötig wurden, wenn die freie Hand nicht zur verpaßten Gelegenheit werden sollte.

Die Auffassung des leitenden deutschen Staatsmannes, über die Herr von Mühlberg in dessen Auftrag Georg Siemens unterrichtete, ging um jene Zeit dahin:

England rechne offensichtlich auf unsere Unterstützung gegen russische Aspirationen in Vorderasien; daher seine Umstellung in Sachen der Bagdadbahn. Die neue Haltung Englands könne uns passen, solange wir dadurch nicht in „Verdrießlichkeiten“ mit Rußland gerieten. Es gelte also, „die asiatische Rivalität Rußlands und Englands so für uns auszunutzen, daß wir bald mit einer Verbeugung vor dem britischen Löwen, bald mit einem Knix vor dem russischen Bären unsere Bahn bis zum Persischen Golf hindurchschlängelten“.*)

Über die Siemens damals gegebene politische Direktive schrieb Frau Siemens an ihre Tochter Frau Dr. Wiegand am 29. Januar 1901:

„... Übrigens wurde dem Vater auf dem Auswärtigen Amte die strenge Weisung gegeben, den Engländern in keiner Weise Zugeständnisse, ja nicht einmal Höflichkeiten zu erweisen, da jetzt von Seiten Rußlands zu scharf aufgepaßt werde.“

Insbesondere wurde Siemens Vorsicht gegenüber der sogenannten „persischen Finanzgruppe“ in London auferlegt, die noch am ersten für das Bagdadprojekt hätte interessiert werden können, da diese in Petersburg besonders suspekt sei.

Roweit.

Während so die Frage der englischen Beteiligung an der Bagdadbahn abermals in Schwebe blieb und während Lord Roberts dem südafrikanischen Krieg die entscheidende Wendung gab — am 27. Februar 1900 kapitulierte der Buren general Cronje bei Paardeberg —, schob sich zwischen Deutschland und England die Frage von Roweit, die

*) Diese Wendung ist auch bei Eckardstein, a. a. O., Band II, Seite 177 als charakteristisch zitiert.

bei einer rechtzeitigen grundsätzlichen Verständigung über die Bagdadbahn vermutlich ohne allzugroße Schwierigkeiten hätte abgebogen werden können, die nunmehr aber zum Angelpunkt des englischen Mißtrauens wurde.

Koweit ist eine mittelgroße Stadt an der Nordküste des Persischen Golfes, südlich der Einmündung des durch den Zusammenfluß von Euphrat und Tigris gebildeten Schatt-el-Arab. Es ist zu seiner politischen Bedeutung durch die Tatsache gelangt, daß es als der einzige auf türkischem Gebiet gelegene brauchbare Hafen am Persischen Golfe angesehen wurde. Später hat sich herausgestellt, daß die landeinwärts am Schatt-el-Arab — etwa wie Hamburg an der Elbmündung — gelegene Stadt Basra ohne erhebliche Schwierigkeiten zu einem Hafen für Seeschiffe jeden Tiefganges auszugestalten ist; Voraussetzung dafür ist nur die technisch leicht durchführbare Durchbaggerung der dem Ausfluß des Schatt-el-Arab vorgelagerten Barre. Da aber diese Möglichkeit damals noch nicht bekannt war, galt Koweit allgemein als der durch die Natur der Dinge gegebene Endpunkt der Bagdadbahn am Persischen Golf.

England betrachtete den Persischen Golf stets als eines der wichtigsten „Tore Indiens“. Es war deshalb bestrebt, zu verhindern, daß irgendeine andere Macht im Persischen Golf Einfluß gewinne oder sich an seinen Küsten in irgendeiner Form festsetze. Zwar hatte Lord Curzon noch in seinem im Jahre 1892 erschienenen Buch „Persia and the Persian Question“ ausdrücklich anerkannt, daß „im Persischen Golf nördlich von El Katif bis Fao die türkische Herrschaft unbestritten besteht“, womit er auch die unbestrittene türkische Herrschaft über Koweit zugab. Aber Curzon selbst hat später, sobald er das Amt des Vizekönigs von Indien übernommen hatte, das Seinige getan, um jene Gebiete unter britische Kontrolle zu stellen. Insbesondere hatte er im Jahre 1898 Verträge mit dem Scheich von Koweit abschließen lassen, deren Inhalt niemals genau bekannt geworden ist, auf die aber England in der Folgezeit sich stets berief, wenn es eine besondere Stellung für sich in Koweit in Anspruch nahm.

In der Zeit, in der die vorläufige Bagdadkonzession gezeichnet wurde — kurz vor Weihnachten 1899 —, sprach der britische Botschafter beim Großwesir vor, um diesem abzuraten, zur Bekämpfung von Unruhen, die in jenen Gegenden ausgebrochen waren, Truppen nach

Koweit zu senden. Das war eine deutliche Ankündigung englischer Ansprüche und englischen Widerstandes für den Fall, daß etwa an eine Verlängerung der Bagdadbahn bis Koweit gedacht sei. Der Großwesir zog aus diesem Schritt des britischen Botschafters die Konsequenz, daß er den Freiherrn von Marschall informierte und ihm mitteilte, dem Sultan geschehe ein großer Gefallen mit der Festlegung des Weiterbaus der Bagdadbahn bis Koweit. Zwar ließ sich die deutsche Politik nicht in dieser Weise gegen England auspielen; immerhin scheint man damals die Wichtigkeit, die England der Respektierung seines Anspruches auf Koweit beimaß, in Berlin noch nicht ganz verstanden zu haben.

Inzwischen traf Ende Januar 1900 die Bagdad-Studienexpedition am Persischen Golf ein; sie besuchte Koweit und wurde von dem Scheich gut aufgenommen. Sternrich berichtete, der Scheich habe von dem Sultan als von „seinem Herrn“ gesprochen und sich nur beklagt, daß seine Verdienste in Konstantinopel nicht genügend anerkannt würden.

Bald darauf erhielt Siemens von Sir Edward Law einen Brief, in dem von einem Druck in der Frage Koweit abgeraten wurde, „since the relations between the British Government and the Sheich of Koweit are specially intimate, and that any arrangement which would leave these relations out of consideration, might possibly result in delaying the understanding which we desire to see established in connection with your great railway enterprise“ (da die Beziehungen zwischen der britischen Regierung und dem Scheich von Koweit besonders intime sind und da jede Abmachung, die diese Beziehungen außer acht lassen sollte, möglicherweise eine Verzögerung des Übereinkommens, das wir in bezug auf Ihr großes Eisenbahnunternehmen erstreben, zur Folge haben würde).

In die gleichen Kerbe schlug am 13. Februar 1900 der Unterstaatssekretär Brodrick, der im Unterhaus auf eine Anfrage erklärte, die britische Regierung habe Kenntnis von der Deutschland zum Bau einer Eisenbahn nach Basra erteilten Konzession sowie von dem Fortschreiten der Bahnbauten in der asiatischen Türkei; sollten hierdurch Englands Interessen jemals gefährdet erscheinen, so würde die britische Regierung die zu ihrer Sicherung erforderlichen Maßnahmen treffen.

Die Unruhe, mit der man in England nach dem Persischen Golf

blickte, wurde dadurch nicht verringert, daß im März ein russisches Kriegsschiff in den Persischen Golf einfuhr, Basra anlief und dort zum erstenmal die russische Flagge zeigte. Mehr wie je zuvor war England jetzt entschlossen, seine Monopolstellung im Persischen Golf gegenüber jedermann zu verteidigen.

Sir Nicolas D'Connor sprach sich in der ersten Aprilhälfte dem Freiherrn von Marschall gegenüber sehr deutlich über diesen Punkt aus. Er betonte zwar, die englische Regierung sei dem Bagdadprojekt wohlgefinnt und eine englische Kapitalbeteiligung sei zu erwarten; aber er fügte hinzu, um so mehr müsse auch die kleinste Differenz vermieden werden. Um die gleiche Zeit erklärte Sir Nicolas dem türkischen Außenminister Lemfik Pascha, daß der Bahnbau bis Koweit zu „difficultés locales“ und selbst zu einer „ingérence de l'étranger“ führen könne; denn die Erteilung von Konzessionen in jenen Gegenden würden britische Interessen verletzen. Mitte Juni hat der britische Botschafter in Berlin den Grafen Bülow gleichfalls unter Betonung der wohlwollenden Absichten Englands, die englische Regierung rechtzeitig zu verständigen, wenn die Bagdadbahn bis Koweit geführt werden solle.

Für die deutsche Politik war mit allen diesen Erklärungen eine schwierige Lage geschaffen. Man tat auf deutscher Seite alles, um eine Verletzung der britischen Empfindlichkeiten in der Koweit-Frage zu vermeiden. Man beschränkte sich in der im Dezember 1899 erlangten Konzession auf die Fortführung der Linie nur bis Basra; man nahm davon Abstand, dem Generalkonsul Stenrich die von diesem vor seinem Besuch in Koweit erbetene Autorisation zu erteilen, von dem Scheich von Koweit ein großes Ufergelände für die Bahngesellschaft zu pachten. Aber auf der andern Seite trug die deutsche Regierung Bedenken, mit Erklärungen, wie sie England offenbar wünschte, aber nicht ausdrücklich verlangte, Souveränitätsrechten des Sultans zu präjudizieren.

Russische Gegenaktion und französische Unzuverlässigkeit.

Auch Rußland und damit indirekt Frankreich gegenüber gestalteten sich die Dinge nicht leichter.

Rußland beantwortete die Unterzeichnung der Vorkonzession für die Bagdadbahn damit, daß es durch seinen Botschafter mit großer

Schroffheit beim Sultan und bei der Hohen Pforte bestimmte Zusicherungen und Vorrechte in bezug auf die Eisenbahnen in Nordost-Anatolien (im sogenannten „Bassin de la Mer Noire“) verlangte. Der russische Druck setzte schließlich durch, daß die Pforte im März 1900 im Wege eines Notenwechsels der russischen Regierung gegenüber die Verpflichtung übernahm, im nordostanatolischen Hinterland des Schwarzen Meeres keinerlei Eisenbahnkonzessionen an fremde Gesellschaften, außer an russische und der russischen Regierung genehme, zu gewähren.

Den Franzosen hatte Georg Siemens redlich geholfen, die gänzlich verfahrenen Verhältnisse ihrer syrischen Bahnen zu ordnen. Er hatte es, trotz eines dringenden Wunsches des Kaisers, abgelehnt, die Verlegenheiten der syrischen Eisenbahngesellschaft zu benutzen, um diese Bahnen unter deutsche Kontrolle zu bringen. Ja er hatte bei der türkischen Regierung im Sinne der französischen Wünsche interveniert und geholfen, eine Garantie durchzusetzen, die das Unternehmen lebensfähig machte. Bedingung war gewesen, daß die Franzosen auf den Weiterbau von Hama bis Biredjif gänzlich verzichten und die Herstellung des Anschlusses von der Hauptstrecke der Bagdadbahn über Aleppo nach Hama der Bagdadeisenbahngesellschaft überlassen sollten. Entgegen dieser Abrede wußte die französische Gruppe sich das Recht auf diese Anschlußbahn zu verschaffen, dazu noch auf Zweiglinien nach dem Meere, die geeignet waren, die Interessen der Bagdadbahn schwer zu schädigen. Es bedurfte langer Verhandlungen und eines starken Druckes, um die Angelegenheit durch einen besonderen Vertrag zwischen der deutschen und französischen Gruppe im Sinne der ursprünglichen Vereinbarungen wieder zurechtzurücken.

Die Riesenaufgabe der Finanzierung der Bagdadbahn.

Das waren die Auspizien, unter denen Mitte April 1900 die Beratungen über die Finanzierung des Bagdadunternehmens auf Grund der Ergebnisse der inzwischen zurückgekehrten Studienexpedition begannen.

Der Unterstaatssekretär von Mühlberg schrieb damals (14. April 1900) nach den ersten Aussprachen an den Freiherrn von Marschall:

„Die Bagdadkommission ist eingetroffen, und ihre Ziffern und Berechnungen beschwören riesengroß das Gespenst der Verantwortlichkeit für das Unternehmen vor uns herauf. Trotzdem ist es gelungen, bis jetzt Herrn von Siemens bei der Stange zu halten, ihn von der Unmöglichkeit eines Zurück zu überzeugen und ihn zu bestimmen, fest an das Projekt heranzutreten. Da Euer Exzellenz durch Ihre langjährige hiesige Tätigkeit die deutschen Finanzgrößen ebensogut kennen wie ich, so werden Sie mich nicht der Voreingenommenheit für Herrn von Siemens zeihen, wenn ich sage, das Kunststück würde uns bei keinem anderen als bei ihm geglückt sein.“

Siemens wolle, so fährt der Brief fort, noch im Laufe des Monats nach Konstantinopel reisen. Aus der Trassenfrage würden sich noch Anstände ergeben, da der Sultan sowohl gegen die Trasse längs des Golfs von Alexandrette als auch gegen die Verlegung der Trasse vom linken auf das rechte Tigrisufer remonstrieren werde. Auch der Vorschlag eines „nesterweisen“ Baues je nach Flüssigmachung der Garantien werde Widerspruch erfahren. Der schwierigste Punkt aber sei die Finanzfrage. Woher sollen die $1\frac{1}{4}$ Millionen Stg. Garantien kommen? Huguenin sei im Gegensatz zu dem pessimistischen Stenrich Optimist. Die Berliner Finanzwelt sähe das Bagdadprojekt nicht günstig an. Von Konstantinopel wolle Siemens nach London gehen, wo man auch die Koweitfrage anschnneiden werde, bei der sich wieder einmal der Dank im Brillantfeuerwerk zeige, den England für unsere trotz der entgegengesetzten Volksstimmung musterhafte, ja wohlwollende Neutralität uns schulden sollte. Huguenin gehe jetzt schon nach Paris, um die Franzosen festzuhalten.

Man einigte sich in den Berliner Beratungen auf die Trasse von Konia über den Taurus nach Adana, von dort über den Amanus und den Euphrat in östlicher Richtung nach Mossul und auf dem rechten Tigrisufer nach Bagdad, dann südlich über den Euphrat nach Kerbela und auf dem rechten Euphratufer nach Basra. Außerdem sollten Zweiglinien nach Aleppo und von Bagdad nach Hanekin an der persischen Grenze gebaut werden.

Die Gesamtlänge dieses Netzes wurde auf etwa 2500 km, die Baukosten wurden auf etwa 550 Millionen Frank veranschlagt.

Siemens legte gegenüber dem Drängen des Auswärtigen Amtes die ungeheuren Schwierigkeiten der Finanzierung eingehend dar und trug sie auch dem Kaiser vor, auf den seine Ausführungen ihre Wirkung nicht verfehlten. Er weigerte sich, nach Konstantinopel zu gehen, ehe die verschiedenen Vorfragen für die Finanzierung des Unternehmens, die nur in Berlin, in Paris und in London geklärt werden konnten, hinreichend geklärt seien.

Wie sehr ihm eine Lösung am Herzen lag, sprach er in einem Brief an seine Frau vom 30. März 1900 aus:

„Gegenüber meiner letzten Lebensaufgabe, der Durchsetzung der Bagdadbahn scheinen mir viele Dinge mehr Kleinigkeiten zu sein. Du wirst es Dir vielleicht vorstellen können, daß man ein solches Ziel nur ungern aufgibt und daß es immer begehrenswerter wird, je unerreichbarer es zu werden scheint. . . Ich habe die Bagdadbahn schon zehn Mal aufgegeben und zwanzig Mal wieder aufgenommen.“

Wie schwer er die zu lösende Aufgabe nahm, zeigt nachstehender Brief, den er am 8. Mai 1900 an seine Tochter, Frau Dr. Wiegand, nach Konstantinopel richtete:

„Aus Deinem Brief ersehe ich, daß Du mich in Konstantinopel erwartet hast. Es ist vorläufig keine Aussicht, daß ich dorthin komme. Es sind vorher so viele Vorfragen in Europa zu erledigen, daß ich an diese Reise noch nicht denken kann. Eine Verkettung von Umständen hat zur Folge gehabt, daß ich meine Pläne ändern und statt der englischen Hilfe französische Hilfe in Anspruch nehmen mußte. Dadurch bin ich in einen Abgrund von Hinterlist, Lüge, Verrat, Eigennuß und dergleichen hineingeraten, in welchem ich mich bis jetzt noch immer vergeblich abarbeite. Während die Zeitungen noch von meinen Erfolgen sprechen, bin ich in meinem Innern schon halb und halb in Verzweiflung wegen der mir bevorstehenden Blamage. Die Hoffnungslosigkeit hindert mich am Arbeiten; denn nur das Vertrauen und der Glaube an uns selbst gibt eine Bürgschaft für den Erfolg.“

Die gleiche Stimmung spricht aus einem Brief an seine Frau vom 12. Mai 1900:

„Ich habe Furcht, daß meine augenblicklich etwas bedrückte Stimmung Deine Entschlüsse beeinflusst hat, und möchte Dich bitten, dieselbe

nicht allzu tragisch zu nehmen. Ich bin etwas nervös und Eindrücke etwas mehr ausgesetzt als kaltblütigere Leute. Auf die schlechten Eindrücke folgen aber wieder gute, und es sollte mir leid tun, wenn ich durch meine Aufgeregtheit Dir schwere Stunden gemacht haben sollte. — Raffauf*) geht morgen nach Konstantinopel zurück, weil er die Sache für hoffnungslos hält. Eckardstein**) schreibt mir aus London, daß er wenig Hoffnung hat, wenn ich nicht dorthin komme. Den Parichern habe ich geschrieben, daß ich in ihren Maßnahmen Spuren von Kontraktbruch entdecke. Von Miquel erwarte ich eine Ablehnung meiner Forderungen. Damit akzentuiert sich die Lage immer schärfer. Nun beginnt seit gestern Mittag ein leichter Börsenkraus; derselbe muß meine Kollegen beeinflussen, sodaß ich sogar innerhalb der Deutschen Bank auf passiven Widerstand rechnen kann.“

Aber solche Umwandlungen vermochten nicht auf die Dauer über die Zähigkeit eines Siemens Herr zu werden. Er schrieb sich seine Sorgen in den Briefen an Frau und Tochter vom Herzen und nahm den Dampf gegen alle Widrigkeiten und Schwierigkeiten mit der alten Unverzagtheit auf.

Was die Beschaffung der nötigen Garantien für die neuen Linien anlangt, so hatte Siemens schon im Jahre 1899 gegenüber allen beteiligten Stellen in Konstantinopel, Berlin und Paris seine Ansicht dahin entwickelt, daß die vorhandenen Einnahmen der Türkei für die Stellung der Garantien für ein so umfangreiches Netz nicht ausreichen würden, auch auf eine genügende Steigerung dieser Einnahmen in absehbarer Zeit nicht zu rechnen sei. Dagegen könnten aus einer Unifikation der türkischen Staatsschuld***) erhebliche Mehreinnahmen flüssig gemacht werden, wenn die Unifikation einen festen Jahresbetrag für Verzinsung und Tilgung der alten Schuld vorsehe und den Überschuß der dem Verwaltungsrat der Staatsschulden im Muharrem-Dekret konzedierten Einnahmen teilweise für eine verstärkte Tilgung verwende, teilweise dem türkischen Staatsschatz zuführe. Die auf diese Weise für die Bagdadbahn zu gewinnenden neuen Einnahmen könnten noch erheblich

*) Deutscher Sachverständiger bei der türkischen Zollverwaltung.

**) Damals deutscher Geschäftsträger in London.

***) Siehe Morawiz-Schweiger, a. a. D., Seite 381 ff. und 495 ff.

gesteigert werden durch eine Erhöhung des Einfuhrzolles, oder besser im Wege der Ersetzung des einheitlichen 8%igen Wertzolles durch ein System spezifischer Zölle nach Art des zwischen Deutschland und der Türkei im Jahre 1890 vereinbarten, wegen des Widerstandes der anderen Großmächte jedoch immer noch nicht in Kraft getretenen Zolltarifs.

Siemens nahm jetzt diesen Gedanken aufs neue auf. Da die Zustimmung der im Verwaltungsrat der türkischen Staatsschulden vertretenen Gläubigersyndikate zur Durchführung des Unifikationsplanes, außerdem die Zustimmung der am Handel mit der Türkei beteiligten Staaten zu der Änderung und Erhöhung des Zolltarifes nötig war, mußte zunächst mit diesen Stellen verhandelt werden. Bei der hervorragenden Stellung, die Frankreich unter den türkischen Staatsgläubigern einnahm, mußte die mit der französischen Gruppe schon wiederholt besprochene Unifikationsfrage in erster Linie in Paris weiter getrieben werden. Dagegen kam in der Frage des Zolltarifes England wegen seiner vorherrschenden Stellung im türkischen Handel an erster Stelle in Betracht. Auch Rußland hatte hier ein gewichtiges Wort mitzusprechen.

„Alle diese Fragen bedürfen“, so schrieb Siemens am 14. Mai 1900 an den Generaldirektor Dr. Zander nach Konstantinopel, „weitaussehender Verhandlungen; daher ist es notwendig, ein Programm festzustellen, auf Grund dessen wir die definitiven Verhandlungen mit den Türken einleiten können.“

Dieses Programm skizzierte er folgendermaßen:

1. Bei der Feststellung der Trasse ist auf einem Hafen am Golf von Alexandrette zu bestehen, da sonst das Projekt unausführbar wird; ebenso auf der Verbindung mit Aleppo und der Eisenbahn Behruth—Damaskus, „sonst bekommen wir nur das Knochenstelet und die Franzosen das Fleisch.“

2. Erklärung des preussischen Finanzministers über die Mitwirkung der Seehandlung. „Erlange ich eine solche Erklärung, würde ich den definitiven Vertrag unterzeichnen.“

3. Da die Garantien für das Gesamtnetz noch nicht vorhanden sind, kann einstweilen nur „nestertweise“ gebaut werden.

4. In einem geheimen Zusatzvertrag ist die Ersetzung der einstweilen offen zu gebenden Garantien gegen die besseren, noch zu schaffenden (Unifikation, Zollerhöhung) vorzusehen, mit der Maßgabe, daß die vertragsmäßige Bauzeit erst mit dem Austausch der Garantien zu laufen beginnt.

In langwierigen und von beiden Seiten mit äußerster Zähigkeit geführten Verhandlungen wurde während des ganzen Sommers 1900 bis tief in den Herbst hinein in Konstantinopel die Trassenfrage erörtert. Mitte Oktober wurde eine Einigung erzielt, die den von Siemens aufgestellten und konsequent festgehaltenen Bedingungen entsprach.

Nicht weniger schleppend war der Gang der Verhandlungen in Berlin über die von Siemens seit dem Frühjahr 1898 als Vorbedingung für die Finanzierung der Bagdadbahn bezeichnete Mitwirkung der Seehandlung. Bei dem passiven Widerstand, den das preussische Finanzministerium entgegenstellte, bedurfte es eines Vortrages des Freiherrn von Marschall beim Kaiser, der am 18. August 1900 auf Schloß Wilhelmshöhe stattfand, um die Angelegenheit in Fluß zu bringen. Als im September die Konstantinopler Verhandlungen über die Trasse sich ihrem Ende näherten und Marschall die möglichst rasche Festlegung des Ergebnisses durch einen bilateralen Vertrag dringend empfahl, lehnte Siemens den Eintritt in Verhandlungen ab, solange er nicht von dem Finanzminister Miquel die erbetene Zusage wegen der Mitwirkung der Seehandlung schriftlich in der Hand habe. Er glaubte, ehe er für die Ausführung der Bahn irgendwelche endgültig bindende Verpflichtungen übernehmen könne, angesichts der völligen Zurückhaltung der Engländer und der keineswegs zweifelsfreien Unterstützung durch die französische Gruppe wenigstens in Deutschland selbst einen unbedingt sicheren Boden unter den Füßen haben zu müssen.

Endlich im Oktober 1900 erhielt er von der Seehandlung die Mitteilung, daß sie zur Mitwirkung bei der Emission der Bagdad-Obligationen, nicht auch der Bagdad-Aktien, grundsätzlich bereit sei, wenn

1. die Trasse die Billigung des deutschen Botschafters in Konstantinopel gefunden habe,
2. die von der türkischen Regierung gestellten Garantien nach Ansicht des Botschafters ausreichen,

3. die Bauausführung von einer leistungsfähigen Baufirma übernommen werde.

Dagegen wurde die gleichfalls erbetene Mitwirkung der Seehandlung und ebenso der Reichsbank bei der Einlösung der Zinsſcheine der Bagdad-Obligationen abgelehnt.

Die Unifikation der türkischen Staatsſchuld ſaß in Paris zwischen Projekten und Gegenprojekten feſt, ohne daß ein Ende abzusehen war. Und in der Frage der Zollerhöhung ſowie der Freigabe eines Teiles des Mehrertrages für die Finanzierung der Bagdadbahn war an eine Löſung nicht zu denken, ſolange England nicht für eine Mitwirkung an dem Unternehmen gewonnen war. Die Anbahnung neuer Verhandlungen mit einer englischen Gruppe war aber nach allen bisherigen Fehlschlägen nicht eher möglich, als man auf Grund einer geſicherten Einigung mit der Türkei in der Trassenfrage und in einigen anderen wichtigen Einzelheiten ganz konkrete Vorſchläge machen konnte. Davon hatte Georg Siemens ſich erneut überzeugt, als er im Auguſt 1900 ſich wieder einmal in London umſah. Perſönlich fand er dort eine ausgezeichnete Aufnahme — er wohnte als gern geſehener und gefeierter Gaſt und als einer der beiden Trauzeugen der Hochzeit der Tochter Chgamberlains bei —; aber er mußte ſich überzeugen, daß eine neue ſachliche Anknüpfung nur auf Grund der Erledigung der Vorfragen in Konſtantinopel möglich ſei.

Neue Verhandlungen mit England.

Ende 1900 ſchien Georg Siemens der Zeitpunkt für einen neuen ernſthaften Verſuch einer Verſtändigung mit England gekommen.

Georg Siemens, deſſen Wuſch es war, das Bagdadprojekt, das ihm als der Schlußſtein ſeines Lebenswerkes erſchien, für die Zukunft zu ſichern, ſchied mit dem Ablauf des Jahres 1900 aus der Direktion der Deutſchen Bank aus, der er von Anfang an, jezt ſeit rund 30 Jahren, angehört hatte. Nicht um ſich zur Ruhe zu ſetzen, ſondern um ſich von den laufenden Arbeiten völlig zu entlaſten und ſeine Kraft in vollem Umfang den ihm beſonders ans Herz gewachſenen Aufgaben widmen zu können.

In den erſten Tagen des Januar 1901 begab er ſich nach London,

um dort in einer offenen Aussprache mit den politisch und finanziell maßgebenden Persönlichkeiten zu ergründen, ob und unter welchen Bedingungen eine Beteiligung britischen Kapitals an dem jetzt in konkreter Gestalt vorliegenden Bagdadunternehmen und wie weit dessen Förderung durch die britische Regierung zu erlangen sei.

Die politische Atmosphäre schien günstig. Am 16. Oktober 1900 war zwischen der britischen und deutschen Regierung das sogenannte Yangtse-Abkommen abgeschlossen worden, in dem beide Regierungen sich verpflichteten, das Yangtse-Betten für den Handel und die wirtschaftliche Tätigkeit der Angehörigen aller Nationen frei und offen zu halten, darüber hinaus in allen chinesischen Gebieten, wo sie einen Einfluß ausüben könnten, den Grundsatz der offenen Tür zu beobachten, schließlich den Territorialbestand des chinesischen Reiches unvermindert zu erhalten und sich, wenn dritte Mächte territoriale Vorrechte erlangten, über etwaige Schritte vorher zu verständigen. Dieses Abkommen wurde in der öffentlichen Meinung der Welt als der Ausdruck einer deutsch-englischen Annäherung aufgefaßt, die ihre Spitze nur gegen die russischen Aspirationen in China, vor allem in der Mandschurei, richten könne. Daß man auch in britischen Regierungskreisen die allgemeine Lage für ein gegenseitiges Näherrücken der beiden Mächte, und zwar über die ostasiatischen Fragen hinaus, als günstig ansah, ergibt sich aus der Tatsache, daß Mitte Januar 1901 Chamberlain gegenüber dem Freiherrn von Eckardstein auf die von ihm schon im Februar 1898 aufgeworfene Frage eines deutsch-englischen Zusammenschlusses zurückkam und damit sehr ernsthafte Besprechungen wegen eines deutsch-englisch-japanischen Bündnisses einleitete.

Siemens hielt es im Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amte für richtig, vor der Aufnahme von Verhandlungen mit englischen Finanzhäufern sich dem Foreign Office für eine Besprechung zur Verfügung zu stellen. Am 4. Januar 1901 fand in Downing Street eine Aussprache statt, an der von britischer Seite am Vormittag der Unterstaatssekretär Sir Thomas Sander son und der Botschafter in Konstantinopel Sir Nicolas D' Connor teilnahmen, am Abend nur Sir Nicolas D' Connor. Der Verlauf der Besprechungen sei an Hand der von Siemens gefertigten Niederschrift wiedergegeben:

Besprechung vom 4. Januar 1901 vormittags.

Siemens erinnerte an die Beteiligung des englischen Kapitals bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft. Allerdings seien die von englischer Seite übernommenen Aktien zum großen Teil nach Deutschland und Konstantinopel zurückgefloßen, was aber nicht die Schuld Deutschlands sei.

Als nach Beendigung des Baues der Anatolischen Bahn auf Anregung des Sultans und des deutschen Kaisers der Weiterbau bis zum Persischen Golf erneut in Erwägung gezogen wurde, habe sich die Anatolische Eisenbahngesellschaft mit Wissen des englischen Botschafters in Konstantinopel an die Midinbahn mit dem Vorschlage einer Fusion gewandt, der aber schließlich von den Bondholders der Midinbahn abgelehnt worden sei.

Unter diesen Umständen sei die Einigung mit der französischen Gruppe der Ottomanbank im Mai 1899 vollzogen worden, die jedoch den Eintritt der englischen Gruppe bereits vorgesehen habe.

Inzwischen habe die Bagdad-Studienexpedition ihre Aufgabe durchgeführt. Auf der nunmehr geplanten Trasse (2500 km) könne man mit gegen 600 Millionen Franken eine Bahn schaffen, die technisch absolut leistungsfähig für große Geschwindigkeiten sei und die Verbindung mit Indien gegenüber dem Seewege um etwa 72 Stunden abkürzen werde. England habe daran ein starkes politisches Interesse.

Eine Garantie sei in Höhe von ca. $1\frac{1}{2}$ Millionen Stg. erforderlich. Diese sei nur aufzubringen, wenn man den von der türkischen Regierung im Jahre 1890 eingeschlagenen Weg des Abschlusses neuer Handelsverträge, wie ein solcher mit Deutschland 1890 bereits abgeschlossen worden sei, weiter verfolge. lege man an Stelle des Wertzolles einen spezifischen Tarif zugrunde, wie er in den Verhandlungen mit den verschiedenen Mächten von 1890 bis 1900 im großen Ganzen gebilligt worden sei, so könne man auf einen Mehrertrag von 1,2 bis 1,5 Millionen Stg. rechnen, womit die Mittel zur Herstellung der mesopotamischen Bahn beschafft seien.

Siemens glaubt Grund zu der Annahme zu haben, daß sich die meisten Mächte, außer England und Rußland, mit einer solchen Lösung zufrieden geben würden. Er erlaube sich die Anfrage, wie England sich stelle.

Er machte darauf aufmerksam, daß die Bahn auch in dem Falle gebaut werde, daß über den erwähnten Punkt keine Einigung zu erzielen sei. Man werde dann zunächst die besseren Strecken bauen und später die weniger rentablen Verbindungslinien herstellen. Nur werde das selbstverständlich viel länger dauern; auch werde die technische Leistungsfähigkeit der Bahn wohl geringer sein.

Sir Nicolas O'Connor äußerte nur seine persönliche Ansicht. Die Entscheidung stehe bei der britischen Regierung. Die Kapitulationen beständen unbedingt zu Recht und könnten hinsichtlich der Fixierung der Zölle nur durch einen formellen neuen Vertrag abgeändert werden. Das britische Interesse an einer schnelleren Verbindung mit Indien wolle er nicht bestreiten. Ob Siemens der Ansicht sei, daß der Mehrertrag der Zölle zugunsten des neuen Bahnunternehmens hypotheziert werden müsse?

Auf die Bejahung dieser Frage betonte er, daß jedenfalls vor Eintritt in Verhandlungen über eine der Bagdadbahn zu gute kommende Zolländerung ein materielles, kommerzielles englisches Interesse geschaffen werden müsse. Er habe bedauert, daß

man zum deutsch-französischen Abkommen von 1899 nicht von vornherein eine englische Gruppe zugezogen habe; ein nachträgliches Beitreten werde einen schlechten Eindruck machen. Als Kompensation für die die englische Industrie treffenden Zollerhöhungen müsse zum mindesten eine Beteiligung der englischen Industrie an den Lieferungen und an dem Bau vorgesehen werden.

Siemens entgegnete, daß nach Ablehnung seitens der Midin-Bahn die englische Gruppe zu dem Abkommen von 1899 nicht habe zugezogen werden können. Die Bereitwilligkeit zu ihrer Aufnahme sei jedoch nach wie vor vorhanden. Ob ihm eine Andeutung gegeben werden könne, nach welcher Richtung hin er sich um eine Beteiligung englischer Häuser zu bemühen habe?

Eine solche Andeutung wurde nicht gegeben. Man beschränkte sich vielmehr auf die Erklärung, daß die Etablierung einer englischen Gruppe erledigt sein müsse, ehe man die Handelsvertragsfrage diskutieren könne.

Als Siemens resümierte, daß man den Abschluß eines Handelsvertrages in dem gewünschten Sinne nicht für unmöglich zu halten scheine, wenn zuvor ein englisches Finanzinteresse in befriedigender Form durch die Bildung einer englischen, an allen Vorteilen gleichmäßig teilnehmenden Gruppe geschaffen sei, wurde dem zwar nicht widersprochen, aber auch nicht ausdrücklich zugestimmt. Es wurde nur auf einige bei einem Handelsvertrag zu erreichende Nebenvorteile hingewiesen, z. B. in Bergwerksfragen, wo das Verhalten der türkischen Regierung zur Zeit fast verkehrsfeindlich sei; auf einen Spezialdraht für den indischen Verkehr am Gestänge der Bahn; auf die Wahrung der englischen politischen Rechte in Koweit. Über alle diese Bemerkungen hatte natürlich Siemens ein Urteil nicht zu äußern.

Besprechung vom 4. Januar 1901 abends.

Siemens teilt mit, daß er die Meinung der Herren Alfred und Leopold von Rothschild eingeholt habe. Die Meinung sei dahin gegangen, das Geschäft habe bisher nur einen politischen, keinen finanziellen Charakter. Für einen Banker sei es schwierig, wenn nicht unmöglich, 5 bis 7 Millionen auf Jahre hinaus zuzusagen, wenn er noch gar nicht wisse, ob und wann das Geschäft zustande komme. Auf eine solche Beschränkung der Bewegungsfreiheit könne man nicht eingehen, wenn nicht bestimmte Vorteile in Aussicht gestellt würden. — Ähnlich verhielt sich der Baron Reuter, der mit der Imperial Bank of Persia in Beziehung steht und sich über diese Frage erst noch mit seinem Bruder beraten will.

Siemens fragt, ob es O'Connor genüge, wenn er oder die britische Regierung eine gemeinschaftliche Erklärung der Banque Ottomane und der Anatolischen Eisenbahngesellschaft erhalte, daß man einer leistungsfähigen englischen Gruppe bis zur Herstellung eines Definitivums jederzeit den Eintritt in die Kombination zu den Originalbedingungen gestatten werde. O'Connor bedauert die Sachlage, glaubt aber, daß eine solche Erklärung immerhin von einigem Wert sein könnte. Siemens schlägt vor, sie als Nachtragsprotokoll zum Abkommen vom 19. Mai 1899 zu formulieren. Gegen die Zweckmäßigkeit dieses Vorschlages erhob O'Connor keine Einwendung.

Georg Siemens war dieses Mal mit einigen Hoffnungen nach London gekommen. Die Zurückhaltung, die er fand, enttäuschte ihn auf das

schwerste. Man machte im Foreign Office jedes Entgegenkommen der britischen Politik in der nach Siemens' Auffassung für das Bagdadunternehmen entscheidenden Zollfrage davon abhängig, daß vor dem Eintritt in Verhandlungen über diesen Punkt ein britisches Finanzinteresse an der Bagdadbahn geschaffen werden müsse, aber man verweigerte gleichzeitig jeden Fingerzeig, was die deutsche Gruppe zu diesem Zweck zu tun habe. Die britische Finanzwelt selbst, mit der Siemens erneut Fühlung nahm, zeigte sich, wie stets bisher, einer Mitwirkung durchaus abgeneigt, und zwar mit einer Begründung, die niemals die Einleitung irgend eines großen britischen Unternehmens im Auslande gestattet haben würde. Siemens konnte aus allem nur das „Nein“ heraus hören.

Der Eindruck, den er aus London mitnahm, spiegelte sich wieder in einem Briefe, den er nach seiner Rückkehr an Sir Edward Law schrieb, der inzwischen von Konstantinopel in eine hohe Stellung in der britisch-indischen Regierung nach Kalkutta berufen worden war. Sir Edward hatte Siemens das Bedauern über dessen Rücktritt aus der Direktion der Deutschen Bank ausgedrückt und in halb ernsthaften, halb scherzhaften Worten Siemens wegen des Besuchs der Bagdad-Studienexpedition in Koweit für das Interesse russischer Kriegsschiffe an diesem weltentlegenen Orte verantwortlich gemacht. Siemens antwortete am 26. Januar 1901:

„... Ich komme aus London zurück, wo ich versucht habe, mich über die Absichten Ihrer Regierung in der Frage der türkischen Handelsverträge zu unterrichten. Wahrscheinlich wissen Sie viel mehr darüber als ich! Trotzdem nehme ich mir die Freiheit, Ihnen eine Niederschrift der Unterhaltung zu schicken, bei der ich lange Reden gehalten habe, die Sir Thomas Sanderson und Sir Nicolas O'Connor so gütig waren anzuhören, ohne irgend etwas zu antworten. Aber es war wesentlich für mich, über die Lage erleuchtet zu werden. Ich glaube nicht, daß man die Mittel für die große internationale Landlinie finden wird, ohne vorher die türkischen Finanzen in Ordnung gebracht zu haben, und die Haltung Ihrer Regierung scheint mir zu beweisen, daß sie darauf keinen allzugroßen Wert legt und es vorzieht, der russischen Regierung freie Hand zu lassen.

„Sie haben Recht, wenn Sie einen Teil der Verantwortlichkeit für die Bewegungen der Kriegsschiffe im Persischen Golf mir zuschieben.

Aber ich akzeptiere davon nur einen verschwindenden Teil. Früher oder später wäre die Bedeutung des Persischen Golfes von den Russen doch entdeckt worden, die Expedition unserer Ingenieure hat höchstens eine Entdeckung beschleunigt, die ein Jahr später auch ohne uns gemacht worden wäre. Es handelt sich also nur um eine Frage der Zeit. Aber diese Bewegungen auf der einen Seite und die Passivität Ihrer Regierung auf der anderen Seite können den Interessen der handeltreibenden Völker Europas und namentlich Ihres Vaterlandes einen nicht wieder gut zu machenden Schaden zufügen. Wenn man die Verteidigungsmittel vernachlässigt, die in der Verkürzung der Verkehrswege zwischen Europa und dem Osten gegeben sind, riskiert man, daß eine gute Gelegenheit verpaßt wird.

„Bismarck hat niemals den Finger in die orientalischen Angelegenheiten stecken wollen, um nicht die Eifersucht Österreichs zu erwecken und um keine Schwierigkeiten mit Rußland zu bekommen. Nichts ist leichter für uns, als uns auch heute noch aus diesen Affairen zurückzuziehen, deren politischer Nutzen für uns gleich Null und deren finanzieller Vorteil minimal ist, und den Russen und Franzosen freie Hand zu geben. Diese werden die Erben des vorübergehend von Deutschland gewonnenen Einflusses sein (denn Österreich kommt heute für nichts mehr als Erbe in Betracht).“

In den Kreisen der britischen Regierung selbst mag man den bei Georg Siemens hervorgerufenen Eindruck nicht beabsichtigt haben, sondern vielleicht eher gewillt gewesen sein, sich die Entscheidung in der Bagdadangelegenheit so lange offen zu halten, bis die große Frage des Gesamtverhältnisses zu Deutschland, die man gerade in jener Zeit erneut aufnahm, eine ausreichende Klärung erfahren habe. Für diese Deutung spricht, daß Sir Nicolas D'Connor nach seiner Rückkehr nach Konstantinopel sich im Februar 1901 gegenüber Dr. Zander über das Entgegenkommen, das Siemens in London gezeigt habe, sehr befriedigt äußerte. Er fügte hinzu, er sei immer für ein deutsch-englisches Zusammengehen in der Türkei gewesen und habe schon manches Hindernis aus dem Weg geräumt.

Die weitere Entwicklung der großen Politik war jedoch nicht geeignet, die Zurückhaltung der politischen und finanziellen Kreise Englands in

Sachen der Bagdadbahn zu beheben. Schon im Februar stellten sich zwischen der deutschen und britischen Regierung Meinungsverschiedenheiten über die durch das aggressive Vorgehen Rußlands in der Mandschurei akut gewordenen Frage heraus, ob die auf die territoriale Integrität Chinas bezügliche Klausel des Peking-Vertrages die Mandschurei einschließe oder nicht. Am 15. März erklärte der deutsche Reichskanzler im Reichstag: „Auf die Mandschurei bezieht sich das Abkommen nicht, bei den Verhandlungen haben wir keinen Zweifel darüber gelassen.“ Demgegenüber erklärte Salisbury im britischen Unterhaus, die Behauptung, Deutschland habe die Mandschurei bei den Verhandlungen ausgeschlossen, entspreche nicht den Tatsachen. Die Meinungsverschiedenheit und mehr noch ihr öffentlicher Austrag wirkten auf beiden Seiten verstimmend. Trotzdem ließ Salisbury, wie wir heute wissen, sich nicht abhalten, den Gedanken des Bündnisses mit Deutschland weiter zu verfolgen, bis er im Laufe des Monats Mai 1901 die Überzeugung gewann, daß auf deutscher Seite eine ernstliche Bereitschaft zu einer solchen Kombination nicht vorhanden sei.

Inzwischen war am 22. Januar 1901 die Königin Viktoria gestorben, und ihr Sohn hatte als König Eduard VII. den britischen Thron bestiegen. Nach Erledigung des deutsch-englisch-japanischen Bündnisgedankens vollzog sich unter lebhafter Mitwirkung des Königs die Annäherung zwischen England und Frankreich, die sich schließlich durch die Einbeziehung des russischen Bundesgenossen der französischen Republik zur Triple-Entente ausweitete.

Das Angebot einer Beteiligung an Rußland.

Ehe jedoch diese Entwicklung, die Siemens nur noch in ihren ersten Anfängen erleben sollte, den Plan der internationalen Bagdadbahn unter deutscher Führung völlig zunichte machte, spielten sich noch einige merkwürdige Vorgänge ab.

Siemens war sich klar darüber und hatte das auch in seinen Londoner Besprechungen zum Ausdruck gebracht, daß in der Frage der türkischen Zollerhöhung und deren Heranziehung zur Finanzierung der Bagdadbahn nicht nur die englische, sondern auch die russische Zustimmung erforderlich war. Außerdem mußte er, nachdem England zunächst beiseite

stand, damit rechnen, daß der russische Druck auf Frankreich sich verstärken und auch die französische Gruppe zum Abspringen bringen könne. Infolgedessen kam es ihm darauf an, den russischen Argwohn gegen das Bagdadunternehmen zu beschwichtigen. Schon in der Festlegung der Trasse hatte man, indem man auf die Verlängerung der Angora-Linie zugunsten der Konia-Linie verzichtete und indem man die Bahn von Mossul ab vom linken auf das rechte Tigrisufer verlegte, den russischen Stimmungslagen Rechnung getragen, wenn auch dieser Gesichtspunkt nicht allein den Ausschlag gegeben hatte. Siemens war auch bereit, noch einen Schritt weiter zu gehen. Er schrieb darüber am 2. März nach Konstantinopel:

„... Die Franzosen sind zwar bisher treu geblieben. Das kann sich aber unter dem russischen Druck ändern. Deshalb handelt es sich darum, eine Formel zu finden, welche

1. den Franzosen zeigt, daß sie ein größeres Interesse an der Bagdadlinie haben,

2. bei den Russen ein Interesse für die Bagdadbahn erweckt.“

Zunächst könne den Russen von Frankreich aus die nächste Anleihe unter der Bedingung der Aufgabe des Widerstandes gegen die Bagdadbahn gegeben werden. Ferner könne eine „neutralisation de cette grande voie internationale“ stattfinden, die den Russen immerhin passen könne. Wenn das unter deutscher Führung möglich sei, so bleibe immer noch ein genügender politischer und finanzieller Erfolg für Deutschland übrig.

Siemens schien zunächst den Erfolg zu haben, daß Herr Delcassé als französischer Minister des Äußeren im Mai 1901 der russischen Regierung günstige Dispositionen des französischen Marktes für eine russische Anleihe in Aussicht stellte und damit die Bitte verband, Rußland möge der Bagdadbahn keine weiteren Schwierigkeiten bereiten. Wenigstens teilte der Graf Witall gelegentlich einer Besprechung, die Anfang Mai in Paris stattfand, den deutschen Herrn eine Note Delcassés mit, die diesen Inhalt hatte.

Bei den Besprechungen zwischen Siemens und der französischen Gruppe über die zur Ausschaltung des russischen Widerstandes zu unternehmenden Schritte war auch die Frage der Beteiligung einer russischen Finanzgruppe an dem Bagdadunternehmen berührt worden. Siemens erklärte sich mit einer solchen Beteiligung einverstanden in

der Annahme, daß diese nicht erheblich sein und auf die Leitung des Unternehmens ohne Einfluß bleiben werde. Um das französische Interesse an der Ausführung des Bagdadprojektes und insbesondere auch an der Gewinnung der russischen Zustimmung zu der türkischen Zollerhöhung zu verstärken, zeigte er den Franzosen eine Lockspeise, die sich bei diesen stets als besonders wirksam erwiesen hatte: eine wesentliche Erhöhung ihrer Beteiligung am Baugewinn.

Bei einer erneuten Konferenz, die am 22. und 23. Mai 1901 in Wiesbaden stattfand und an der auf deutscher Seite die Herren von Siemens und Gwinner, auf französischer Seite die Herren Graf Vitali, von Biedermann und Bardac teilnahmen, berichtete Graf Vitali über Mitteilungen, die ihm Herr Delcassé über seine Verhandlungen mit dem russischen Außenminister während seines Petersburger Besuches gemacht habe: Rußland wolle von der Beteiligung an der Bahngesellschaft nicht ausgeschlossen sein. Ferner teilte Graf Vitali mit, daß Delcassé die Konstituierung einer besonderen Gesellschaft für die Durchführung des Bagdadunternehmens — also nicht die Durchführung durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft — und eine der deutschen gleiche französische Beteiligung wünsche. Dabei gaben die französischen Herrn zu verstehen, daß sie den Anspruch der deutschen Gruppe auf die erste und führende Stellung in dem Unternehmen durchaus anerkannten, daß diese vorberechtigte Stellung Deutschlands materiell durch die Verteilung der Quoten auch gesichert werden müsse und daß es sich nur darum handle, „pour la galerie“ eine Formel zu finden, die der französischen „amour propre“ Genüge tue. Man glaubte diesem Wunsche ohne Gefahr entsprechen zu können, wenn die Ottomanbank sich verpflichtete, aus ihrer der deutschen Beteiligung formell gleichen Quote einen bestimmten Prozentsatz von Unterbeteiligungen an schweizerische und österreichische Häuser abzugeben, die von der Deutschen Bank zu bezeichnen wären und die tatsächlich der deutschen Gruppe zugehören würden.

Nach späteren Mitteilungen von Vitali hatte Delcassé die von Rußland gewünschte Beteiligung am Bagdadunternehmen zugestanden; die Abmachung sei durch Notenaustausch zwischen Delcassé und dem Grafen Lambsdorff festgelegt worden.

Das Bekanntwerden der russischen Beteiligung erregte in den diplomatischen Kreisen einiges Aufsehen. In London war man sichtlich unangenehm überrascht. Dort hatte im Juli 1901 Gwinner einen neuen Versuch der Anknüpfung gemacht, indem er mit dem Londoner Hause Morgan, für das Clinton E. Dawkins die Besprechungen führte, über die Möglichkeit einer englischen Beteiligung verhandelte. Auch Sir Ernest Cassel wurde damals mit der Angelegenheit befaßt. Die Aufnahme der Gwinnerschen Eröffnungen war freundlich gewesen, aber ein praktisches Ergebnis hatte sich auch dieses Mal nicht erzielen lassen. Jetzt, wo von einer eventuellen russischen Beteiligung gesprochen wurde, zeigte sich in englischen Kreisen plötzlich ein regeres Interesse. Der britische Botschafter in Berlin, Sir Frank Lascelles, äußerte sich Anfang August gegenüber dem mit ihm von einer gemeinsamen Tätigkeit in Teheran bekannten und befreundeten Legationsrat Rosen bitter und sarkastisch über die Hineinziehung russischer Interessen in das Bagdadunternehmen und fragte, wie denn der Kaiser mit dieser Wendung zufrieden sei. Auf der anderen Seite gewann es den Anschein, als ob man in England das Gefühl bekommen habe, man habe durch die eigne allzugroße Zurückhaltung den Anschluß versäumt. Mitte August sprach Sir Nicolas O'Connor den deutschen Geschäftsträger in Konstantinopel, Freiherrn von Wangenheim, auf die Bagdadangelegenheit an, drückte seine Befriedigung über den Gang der Verhandlungen in London zwischen der Deutschen Bank und englischen Kapitalisten aus und fügte hinzu, er sei stets ein Freund der Bagdadbahn gewesen, nur habe er für England immer „la porte grand'ouverte“, nicht „la porte entrebaillée“ verlangt; er hoffe nun für England auf die gleiche Beteiligung wie für Deutschland und Frankreich; Frankreich sei in Rücksicht auf Rußland und seinen eignen Chauvinismus doch immerhin zweifelhaft; England würde eventuell gerne bereit sein an Frankreichs Stelle zu treten und die Sache mit Deutschland durchzuführen.

Dieser Schritt des britischen Botschafters mußte um so mehr auffallen, als der Deutschen Bank über irgendwelche englischen Wünsche nach einer mit der deutschen und französischen Beteiligung gleichen englischen Quote nicht das mindeste bekannt war. Es lag nichts vor als die von Siemens bereits bei seinen Londoner Besprechungen im Januar

1901 erklärte und von Gwinner im Juni wiederholte Bereitwilligkeit der Aufnahme einer englischen Gruppe zu gleichen Rechten in die Bagdad-Kombination; eine Antwort englischerseits auf dieses Angebot war noch von keiner Seite erfolgt.

Im Auswärtigen Amt hatte man anfangs gegen das Zugeständnis einer Beteiligung an Rußland Bedenken gehabt; jetzt war man davon durchdrungen, mit der Ausgestaltung des Bagdadunternehmens zu einem internationalen — zunächst deutsch-französisch-russischen unter Offenhaltung des Beitritts Englands — auf dem richtigen Wege zu sein. Man hoffte, auf diesem Wege die englischen Versuche, uns über Bagdad in einen Konflikt mit Rußland zu treiben, durchkreuzen und eine der Haupttreibungsflächen zwischen Deutschland und Rußland beseitigen zu können. Mühlberg schlug damals vor, die von Siemens eingeleitete Umwandlung des Bagdadprojektes in ein deutsch-französisch-russisches Unternehmen seitens der deutschen Regierung formell gutzuheißen und in diesem Sinne eine amtliche Kundgebung in Petersburg zu machen. Ein solcher Schritt mochte der deutschen Politik um so mehr angezeigt erscheinen, als gerade damals die russische Presse, allen voran die „Nowoje Wremja“, wegen des Bagdadprojektes einen förmlichen Heßfeldzug gegen Deutschland eröffnete.

Die Begegnung des deutschen Kaisers mit dem Zaren in Danzig am 14. September 1901 gab für einen solchen Schritt die erwünschte Gelegenheit. Bülow erklärte in Gegenwart des Kaisers und des russischen Außenministers Grafen Lambsdorff dem Zaren in aller Form, daß Rußland von deutscher Seite der Eintritt in das Bagdadunternehmen gewährt werde. Er nahm den Eindruck mit, daß der Zar über diese Eröffnung sehr erfreut gewesen sei.

In Wirklichkeit war, wie sich bald darauf herausstellte, die Grundlage für diesen Schritt, nämlich der russische Wunsch nach einer Beteiligung an dem Bagdadunternehmen, ein aufgelegter Schwindel der Franzosen gewesen. Schon im Juli 1901 hatte der deutsche Botschafter in Konstantinopel von dem französischen Botschafter Constans gehört, daß dieser in einer Unterhaltung mit seinem russischen Kollegen festgestellt hatte, daß nicht nur diesem nichts von einer russischen Beteiligung an dem Bagdadunternehmen bekannt sei, sondern daß auch die russische Regierung

in Petersburg behauptete, von einer solchen Beteiligung nichts zu wissen und Delcassé bei seinem Petersburger Aufenthalt keinerlei Zusage in Sachen der Bagdadbahn gegeben zu haben. Im November 1901 ergab sich, daß die Franzosen bei der Wiesbadener Konferenz vom Mai die Demarche Delcassés in Petersburg zugunsten der Bagdadbahn einfach erfunden hatten, um auf diese Weise ihre Position gegenüber der deutschen Gruppe zu stärken und für sich eine Bevorzugung beim Bau der großen Linie zu erhandeln. Es stellte sich heraus, daß in Wahrheit Herr Delcassé überhaupt nicht gewagt hatte, den Russen gegenüber von der diesen verdächtigen Bagdadbahn zu sprechen.

Nichtsdestoweniger wurde auch jetzt noch die deutsche Bereitschaft zu einer Zulassung der Russen aufrechterhalten. Die Quittung war, daß Sinowjew im Dezember 1901 dem deutschen Botschafter in Konstantinopel erklärte, die Trasse der Bagdadbahn liege soweit ab von der russischen Grenze, daß Rußland kein Interesse an dem Unternehmen habe (1).

Georg Siemens' letztes Wort zur Bagdad-Bahn.

Inzwischen waren die umfangreichen Entwürfe für die Konzessionsverträge auf Grund der mit der türkischen Regierung vereinbarten Trasse aufgestellt, durchgeprüft, mit den Franzosen besprochen und im Juni 1901 bei der Hohen Pforte eingereicht worden. Verhandlungen mit der türkischen Regierung über die Entwürfe, die in ihrer Struktur in wesentlichen Punkten von derjenigen der Anatolischen und der anderen bisher erteilten Konzessionen abwichen, wurden, da die türkischen Ministerien Zeit für ein eingehendes Studium brauchten, für den Herbst in Aussicht genommen. Siemens, der sich bisher hartnäckig geweigert hatte, in diese Verhandlungen vor einer endgültigen Sicherung der türkischen Zollerhöhung einzutreten, glaubte jetzt darüber diskutieren zu können, da für den Bau einer ersten Sektion zunächst ausreichende Pfänder anderer Art, unter Vorbehalt des späteren Austausches (siehe oben S. 118), verfügbar gemacht werden konnten und da sowohl die zugesagte Mitwirkung der Seehandlung bei der Emission der Bagdadobligationen als auch die mit den Franzosen getroffenen Abmachungen ihm eine hinreichende Rückendeckung für die Finanzierung einer ersten Sektion zu bieten

schiene. Auch gaben die letzten Erklärungen O'Connors einige Hoffnung, eine Mitwirkung Englands doch noch im letzten Augenblick zu erreichen.

Zur Besprechung aller dieser Fragen verabredete er für die Mitte des Monats August eine Zusammenkunft mit den Vertretern der französischen Gruppe in Zürich. Dort wurde in einer Konferenz vom 16. August vereinbart, daß die Konzessionserteilung für die Bagdadbahn, ohne die Finalisierung der türkischen Handelsverträge abzuwarten, jetzt mit Nachdruck in Konstantinopel betrieben werden solle. Allerdings machten die Franzosen Ausflüchte wegen ihrer Beteiligung an dem Vorschuß, der — wie vorauszusehen war — in Verbindung mit der Unterzeichnung der Konzessionsverträge verlangt werden würde.

Sinjsichtlich Rußlands gab Graf Vitali beruhigende Erklärungen ab, um die inzwischen aufgetauchten Zweifel zu beschwichtigen.

In Sachen der von Siemens erneut zur Sprache gebrachten englischen Beteiligung zeigten die Franzosen sich schwierig. Sie wollten den Engländern erst nach Einrichtung des Geschäftes den Beitritt zugestehen, und zwar nicht zu Originalbedingungen, sondern unter Entschädigung der Franzosen und Deutschen für Mühe und Risiko. Auch dann wollten sie den Engländern jedenfalls nur eine geringe Beteiligung einräumen, da andernfalls bei paritätischer Behandlung der Russen für Deutschland und Frankreich zu wenig übrig bliebe. Demgegenüber trat Siemens entschieden für eine Behandlung der Engländer auf gleichem Fuße mit den Franzosen und Deutschen ein. Man vertagte schließlich die Entscheidung über diesen Punkt, indem man sich dahin einigte, daß Siemens demnächst noch einmal an die englische Regierung wegen der türkischen Zollerhöhung herantreten und dann die englischen Finanziers auffordern sollte, ihrerseits Vorschläge wegen ihrer Beteiligung zu machen.

Das Bestehen auf einer fairen Behandlung der Engländer und auf einem vernünftigen internationalen Aufbau des Bagdadunternehmens war Georg Siemens' letztes Wort zu diesem großen Werke.

Schon ehe er nach Zürich gekommen war, hatte er sich überarbeitet und erholungsbedürftig gefühlt, wie nie in seinem Leben. Mit einem plötzlichen Entschluß hatte er sich Anfang Juni aus allen Geschäften

herausgerissen, war nach seinem Sitz in Stresa am Lago Maggiore gereist und hatte dort einige Wochen der Erholung mit seiner Familie verbracht. Von Zürich aus schrieb er am 8. August 1901 an seine Frau:

„. . . Es scheint, daß meine türkischen Sachen eine Intervention meinerseits in England nötig machen werden. Dazu kommen häßliche Nachrichten über die Börsenlage. Wir werden keine schönen Zeiten vor uns haben. — Abegg hat mir vorgeschlagen, übermorgen mit ihm auf zwei Tage auf den Rigi zu gehen. Ich muß aber erst nach Basel. Dann bleibt mir nur noch ein Tag für die beiden Beamten der Orientbureaus in Wien und Berlin, die mich durchaus sprechen wollen, um mir mitzuteilen, daß Mühlberg apodiktisch verlangt, ich solle Ende Oktober nach Konstantinopel gehen. Qui vivra, verra!“

Qui vivra, verra! — Es war Georg Siemens nicht beschieden, noch ein weiteres für das große Unternehmen zu tun. Das türkische Leiden, das ihn befallen hatte, war stärker als seine Lebenskraft und sein Lebenswille. Im September suchte er in Karlsbad vergebens Erholung. Am 23. Oktober 1901 schloß er die Augen für immer.

Anhang.

Die Entwicklung der Bagdad-Bahn nach Georg Siemens' Tode.

Das Werk, dem die Arbeit, die Sorge und die Liebe seiner letzten Jahre galt, hat Georg Siemens überlebt.

Es sei deshalb dem Biographen gestattet, in großen Zügen die weitere Entwicklung des Bagdadunternehmens hier anzufügen.

Während Siemens bei der Züricher Konferenz vom August 1901 für neue Anstrengungen zur Gewinnung der englischen Mitwirkung eintrat, erfuhr die Frage von Howieit eine Zuspizung. Die britische Nervosität war schon dadurch gesteigert worden, daß dem Besuch eines russischen Kriegsschiffes im März 1900 der Besuch eines französischen Kriegsschiffes im Oktober gefolgt war und daß Rußland im März 1901 eine regelmäßige Schifffahrtslinie Odessa—Basra eingerichtet hatte, für die keinerlei wirtschaftliches Bedürfnis bestand. Nun brachen im August

1901 in der Gegend von Koweit Unruhen aus. Der Sultan entsandte Truppen, die den Versuch machten, in Koweit zu landen. Ein englisches Kriegsschiff verhinderte die Landung durch Androhung gewaltfamen Eingreifens. In Konstantinopel entstand darüber große Erregung, zumal da der Kommandant des türkischen Transportdampfers die Erklärung des britischen Protektorates über Koweit meldete.

Sir Thomas Sanderson machte am 4. September dem deutschen Botschafter von dem Vorkommnis Mitteilung mit dem Hinzufügen, daß die Erklärung des Protektorats nicht erfolgt sei und auch nicht in den Absichten der britischen Regierung liege; die in Konstantinopel eingeleitete Verständigung liege auch im deutschen Interesse. Salisbury habe seine bestimmte Absicht ausgesprochen, dem deutschen Eisenbahnbau bis Koweit keine Schwierigkeiten zu bereiten; auch liege es der britischen Regierung fern, der Eisenbahn später einmal durch Einwirkung auf den Scheich von Koweit Zollschranken oder sonstige Hindernisse in den Weg zu stellen. Wo aber der türkische Fuß hintrete, wachse kein Gras mehr. Graf Metternich wies darauf hin, daß die britische Regierung früher selbst die Souveränität des Sultans über Koweit zugegeben habe und gab den Rat, England solle sich lieber mit Kapital an der Bagdadbahn beteiligen, statt Kanonenboote mit feindlichen Absichten gegen den Sultan nach Koweit zu schicken.

Der Zwischenfall endete schließlich damit, daß die britische Regierung der Pforte mitteilte, sie werde unter der Voraussetzung der Respektierung des status quo von türkischer Seite weder ein Protektorat erklären noch eine Okkupation von Koweit vornehmen. Da die Pforte von Deutschland zu einem Widerspruch nicht ermutigt wurde, gab sie sich mit dieser Erklärung zufrieden. Der Standpunkt, den die deutsche Regierung jetzt zu der Koweit-Frage einnahm, kommt zum Ausdruck in einer Instruktion, die das Auswärtige Amt Anfang Oktober 1901 an die Botschaft nach Konstantinopel gab; diese Instruktion zeigt gleichzeitig, wie stark man in Berlin infolge der schweren Erkrankung von Siemens in der Zubersticht auf eine baldige Verwirklichung des Bagdadbahn-Projektes herabgestimmt war. Die Instruktion besagte:

„Was die Bagdadbahn betrifft, so dürfte unser Interesse an diesem Projekt unter den gegenwärtigen Umständen nicht ausreichen, um ein

stärkeres Eintreten für die Rechte des Sultans auf Koweit zu rechtfertigen. Bei dem heutigen Stande des deutschen Geldmarktes ist an eine baldige Verwirklichung eines so weit gehenden Unternehmens im Auslande nicht zu denken. Der chronische sich von Jahr zu Jahr verschlimmernde Tiefstand der türkischen Finanzen, wie die schwere Erkrankung des Dr. von Siemens lassen es fraglich erscheinen, ob auch in absehbarer Zeit das Projekt verwirklicht werden kann. Euer Erzellenz wollen daher in den weiteren Verhandlungen wegen der Bagdad-Bahn-Konzession die Initiative den Türken überlassen, die ein stärkeres Interesse an dem Bau der Bahn haben, als das nur prozentual mitbeteiligte deutsche Kapital. Jedenfalls ist in der Koweit-Frage zunächst die Wahrung unseres Ansehens, dann die Integrität der Türkei im allgemeinen und erst in dritter Linie unser Interesse an der Zukunftsbahn für uns maßgebend."

Der Botschafter in London wurde beauftragt, Lord Lansdowne gegenüber gelegentlich zu wiederholen, daß deutsche Absichten auf Koweit niemals bestanden hätten; wir hätten lediglich den Wunsch, daß an dem vorausichtlichen Endpunkt der Bagdadbahn klare Verhältnisse beständen und daß eine Abbröckelung der Türkei im Hinblick auf die politischen Folgen vermieden würde. Auf Wunsch des Freiherrn von Marschall wurde in London angefragt, ob die Erteilung der Konzession bis Koweit Bedenken habe. Lord Lansdowne antwortete am 16. Oktober 1901, daß er die Konzessionserteilung bis Koweit durchaus günstig betrachten würde; auch er wolle in der Türkei „*quieta non movere*."

Trotz dieser Erklärung seitens des britischen Außenministers hat man es von deutscher Seite vermieden, in die Konzession für die Bagdad-eisenbahn, wie sie damals zur Verhandlung stand, das ominöse Wort Koweit aufzunehmen; man hat es in Schonung der englischen Empfindlichkeit vorgezogen, zu sagen, die Endstrecke solle führen „à un point du Golfe Persique à déterminer d' un commun accord entre le Gouvernement Ottoman et le Concessionnaire.“ (Nach einem Punkt des Persischen Golfes, der im gemeinsamen Einverständnis zwischen der türkischen Regierung und dem Konzessionär zu bestimmen ist.)

In Konstantinopel erschienen die Dinge Ende September 1901 so weit geklärt, daß der Sultan dem Generaldirektor Dr. Zander sagen ließ, er sei bereit, die Bagdadkonzession innerhalb von 48 Stunden zu

zeichnen, wenn die deutsche Gruppe für die Finalisierung der Handelsverträge und das Zustandekommen der Unifikation der Staatsschuld einstehen, ferner die Türkei in der Zwischenzeit finanziell über Wasser halten wolle. Eine solche Garantie konnte natürlich niemand übernehmen. Schließlich einigte man sich darauf, einen Konzessionsvertrag zu unterzeichnen, der alle Einzelheiten auf das genaueste regelte und nur die Bezeichnung der zur Sicherung der Garantie für die einzelnen Sektionen zu überweisenden Einnahmen offen hielt. Die Unterzeichnung erfolgte am 21. Januar 1902.

Der Botschafter Freiherr von Marschall schloß seinen Bericht über dieses — immer noch nicht endgültige — Ergebnis langjähriger Verhandlungen mit dem türkischen Sprichwort: „Die Eile kommt vom Teufel, von Gott aber kommt geduldiges Warten.“

Drei Tage nach der Unterzeichnung, am 24. Januar 1902, erklärte Lord Cranborne im Unterhaus, die britische Regierung habe der deutschen mitgeteilt, daß sie in keiner Weise gegen das Bagdadunternehmen sei, an dem britische Kapitalisten einen erheblichen Anteil zu nehmen wünschten. Über die Frage des Endpunktes am Perzischen Golf hätten Besprechungen zwischen den beiden Regierungen stattgefunden; eine Entscheidung werde erst nach weiterer Vereinbarung erfolgen.

So schien Georg von Siemens noch nach seinem Tode das von ihm in seinen letzten Lebensjahren vergebens erstrebte Ziel der Mitarbeit Englands zu erreichen.

Sein Nachfolger in der Direktion der Deutschen Bank und an der Spitze der deutsch-türkischen Unternehmungen, Arthur Gwinner, ließ es sich angelegen sein, auf seinen Wegen, auf denen er ihn bisher schon nach Kräften unterstützt hatte, weiter zu wandeln. Sofort nach Unterzeichnung der Konzession teilte er dem Auswärtigen Amte seine Auffassung mit, daß jetzt der Augenblick da sei, um die Verhandlungen mit England von neuem aufzunehmen.

Es ergab sich jetzt in der Tat die Möglichkeit, in London eine Gruppe aus Bankhäusern ersten Ranges, darunter Baring Brothers, das Londoner Haus Morgan und Sir Ernest Cassel, für eine Beteiligung an der Bagdadbahn zu bilden. Die Verhandlungen ergaben, wie Siemens vorausgesehen hatte, daß die Engländer darauf bestanden, auf

gleichem Fuß mit Deutschland und Frankreich behandelt zu werden. Die deutsche Gruppe erkannte die Berechtigung dieses Anspruches ohne weiteres an und trat auf dieser Grundlage mit den Franzosen in neue Verhandlungen ein.

Im Januar 1903 hatte Gwinner in London Gelegenheit zu einer Aussprache mit Lord Lansdowne, den er immer noch stark voreingenommen gegen das Bagdadprojekt fand: mit dem Bau der Bagdadbahn habe England den kürzesten Weg nach Indien nicht mehr in der Hand. Es scheint Gwinner gelungen zu sein, die Bedenken Lansdownes zu beheben. Am 18. Februar 1903 teilten die Vertreter der britischen Finanzgruppe bei einer Konferenz in Paris mit, unter der Voraussetzung einer Gleichberechtigung Englands mit den beiden anderen Gruppen sei Lord Lansdowne zu folgenden Zusagen bereit:

1. Zustimmung der britischen Regierung zur türkischen Zollerhöhung und Verwendung des Mehrertrages für die Finanzierung der Bagdadbahn,

2. Zuweisung des indischen Postverkehrs oder wenigstens eines Teiles davon an die Bagdadbahn, sobald die raschere Beförderung auf diesem Wege gesichert sei,

3) Einverständnis mit Roweit als Endpunkt und mit der Anlage einer türkischen Zollstation daselbst*).

Für den Fall einer Einigung auf dieser Grundlage erklärte die britische Finanzgruppe die Bereitwilligkeit, in das Unternehmen einzutreten.

Gwinner erklärte für seine Person sein Einverständnis und erhielt dafür auch die Zustimmung der deutschen Gruppe und der deutschen Regierung.

Dagegen gab es auf der Seite der Franzosen unvorhergesehene Schwierigkeiten.

Schon im März 1902 hatten Gwinner und Zander in Paris eine stark abgeklärte Stimmung gefunden, die sie auf russischen Druck zurückführten. Nachrichten aus Konstantinopel bestätigten diese Vermutung. Der französische Botschafter Constans, der gewohnt war, aus seinem

*) Im Bestätigungsschreiben des Lord Revelstoke (Baring Brothers) fehlte allerdings das Wort „türkische.“

Herzen keine Mördergrube zu machen, und der stets für eine loyale Zusammenarbeit von Deutschen und Franzosen in der Türkei eingetreten war, sprach gegenüber seinem deutschen Kollegen seinen Unmut über die Politik des Herrn Delcassé mit aller Offenheit aus. Wie sollten die Russen dazu kommen, die Franzosen zu verhindern, ihre Interessen an der Entwicklung der Türkei und türkischer Unternehmungen wahrzunehmen? Waldeck-Roussseau und Loubet seien ganz mit seiner Politik einverstanden, aber Delcassé habe sich von den Russen völlig einfangen lassen. „Delcassé est halluciné par les graces souveraines, les tabatières et les décorations. Il m' a raconté l' autre jour que le Czar lui a serré la main en lui disant: „Mon cher Delcassé, pourquoi ne me donnez -vous pas plus souvent de vos nouvelles?“ — Je lui ai répondu: „Mon cher Delcassé, le Sultan me dit des choses encore beaucoup plus flatteuses, et le Sultan se fiche de moi, comme le Czar se fiche de vous.“ (Delcassé ist durch die souveränen Gnadenbeweise verdreht geworden, durch die Tabaksdosen und die Dekorationen. Er hat mir neulich erzählt, der Zar habe ihm die Hand gedrückt und gesagt: „Mein lieber Delcassé, warum lassen Sie nicht öfter von sich hören?“ — Ich habe ihm geantwortet: „Mein lieber Delcassé, der Sultan sagt mir noch viel schmeichelhaftere Dinge, aber der Sultan pfeift auf mich, wie der Zar auf Sie.“)

Am 24. März 1902 gab Delcassé in der französischen Kammer zu einem Antrag des Abgeordneten Firmin Faure, der den Verkauf von Bagdad-Aktien und -Obligationen in Frankreich von einem Gesetze abhängig machen wollte, eine Erklärung ab, in der er dem Antrag mit der Begründung widersprach, daß dieser die französische Initiative im Orient hemmen würde, gleichzeitig sich aber darauf festlegte, daß Frankreich in dem Bagdadunternehmen „eine in bezug auf Beteiligung und Einfluß mit Deutschland unbedingt gleichberechtigte Stellung“ verlange. Die Vertreter der französischen Gruppe forderten, gestützt auf diese Erklärung, bei einer Zusammenkunft in Paris im Juni 1902 eine Revision des Beteiligungsschlüssels und die Zusage eines zweiten, dem deutschen gleichberechtigten Präsidenten der künftigen Bagdadgesellschaft. Ein Versuch, in schwierigen und langwierigen Verhandlungen eine neue Einigung herbeizuführen, gelang zwar gegenüber der französischen Gruppe, die bereit war, der Anatolischen Eisenbahngesellschaft als der Trägerin

der Konzession und als einer Gesellschaft türkischen Rechtes vorweg eine Beteiligung von 10% an dem Bagdadunternehmen einzuräumen und sich mit dem ersten Vizepräsidenten zu begnügen; jedoch erhob Delcassé im Februar 1903 auch gegen diese Einigung Einspruch.

Inzwischen waren in Konstantinopel die Verhandlungen über die Ausfüllung der Lücke der Konzession vom Januar 1902 — die Zuweisung bestimmter Staatseinnahmen — zu Ende geführt worden. Man hatte sich unter Reduktion des Garantiebetrages geeinigt, die Bahn in Sektionen von je 200 km zu teilen, deren Bau die Gesellschaft sofort nach Zuweisung der für jede einzelne Sektion ausreichenden Garantien in Angriff zu nehmen sich verpflichtete; man hatte sich ferner über die Garantien für die erste Sektion ab Konia geeinigt. Am 21. März 1903 wurde der Konzessionsvertrag unterzeichnet.

Es handelte sich nun darum, die Ausführung der Konzession für die 2500 km lange Eisenbahn durch den endgültigen Abschluß mit der englischen und französischen Gruppe sicherzustellen.

In England war Lord Lansdowne mit den von deutscher Seite im Anschluß an die Pariser Konferenz vom 18. Februar 1903 abgegebenen Erklärungen zufrieden. Als am 8. April im Unterhaus Gibson Bowles an die Regierung eine Anfrage über die englische Beteiligung am Bagdadunternehmen stellte, antwortete Balfour, die Vorschläge der deutschen Gruppe, deren Inhalt er mitteilte, würden in sorgfältige Erwägung gezogen. Er fügte hinzu, das englische Kapital würde nicht gut daran tun, sich von einem so bedeutsamen Unternehmen fernzuhalten, zumal da dieses eventuell auch ohne Beteiligung Englands zustande kommen würde.

In der englischen Presse setzte nun ein wahrer Sturm gegen die englische Beteiligung ein. Führend war dabei die „Times“, die wenige Jahre zuvor noch geschrieben hatten, daß England das Unternehmen in den Händen keiner Nation lieber sähe als in denen Deutschlands. (Siehe oben S. 108.)

Die britische Regierung fügte sich dem Druck der „öffentlichen Meinung“. Als nach Ostern die Angelegenheit im Unterhaus erneut aufgeworfen wurde, erklärte Balfour, die Abmachungen mit der deutschen Gruppe seien keine hinreichende Sicherheit für die Gleichberechtigung

Englands in dem Unternehmen, deshalb habe die englische Regierung die von der deutschen Gruppe erbetenen Zusicherungen nicht geben können (23. April 1903).

Diese Erklärung war das Ende nicht nur der englischen Beteiligung an dem Bagdadunternehmen, sondern auch der Hoffnung, die Erträge einer türkischen Zollerhöhung für die Finanzierung des Unternehmens nutzbar machen zu können.

Herr von Gwinner hat später den Brief veröffentlicht, den ihm Sir Clinton Dawkins an demselben 23. April geschrieben hat, um ihm sein Bedauern über diesen Ausgang auszudrücken*). In diesem Briefe heißt es:

„Nach allem, was Sie getan haben, um die verschiedenen aufgeworfenen Punkte zu bereinigen, werden Sie sich natürlich sehr enttäuscht und berechtigter Weise gekränkt (legitimately aggrieved) fühlen. Aber ich hoffe und glaube, Sie werden davon überzeugt sein, daß Ihre Beschwerden sich nicht gegen die britische Gruppe, sondern gegen das Foreign Office richten. Tatsache ist, daß das Geschäft hier in die Politik verwickelt und dem sehr heftigen und bitteren Gefühl gegen Deutschland geopfert worden ist, daß von der Mehrzahl unserer Zeitungen gezüchtet und von einem großen Teil unseres Volkes geteilt wird.“

Sir Clinton stellte weiter fest, daß Lord Lansdowne persönlich mit dem Ergebnis der Pariser Besprechungen durchaus zufrieden war und hoffte, daß alle seiner Zustimmung entgegenstehenden Schwierigkeiten beseitigt werden könnten; da habe die heftige Preßkampagne eingesetzt. „Mein eigener Eindruck ist, daß die Aufhebung von russischen Quellen ausging.“ In dem bisher vom Foreign Office nicht über alle Einzelheiten informierten Kabinett seien Meinungsverschiedenheiten aufgetreten. „Lord Lansdowne, der nicht ohne Unterstützung blieb, versuchte aufrichtig und ernstlich, mit seiner Auffassung durchzudringen. Aber er hatte keinen Erfolg. Die antideutsche Stimmung hatte die Mehrheit. London ist geradezu in Lobsucht (frenzy) verfallen, dank der Preßhege, der entgegenzuwirken oder entgegenzuhandeln ganz unmöglich gewesen wäre.“

*) Siehe Arthur von Gwinner, *The Bagdad Railway and the Question of British Co-operation*, im Juni-Heft 1909 des „Nineteenth Century and after“.

Da die angeblichen Pläne, die Deutschland mit der Bagdadbahn verfolgt haben soll, unter den angeblichen Ursachen des Weltkrieges eine nicht unbedeutende Rolle spielen, ist es auch noch heutigen Tages nicht unwichtig zu sehen, von welchen Absichten die Urheber und Beförderer des Bagdadprojektes erfüllt waren und an welchem Geiste die von diesen erstrebte Zusammenarbeit aller in Betracht kommenden Völker an dem großen Unternehmen gescheitert ist. Es war 1903 bereits derselbe Geist, der 1914 den Weltkrieg zum Ausbruch gebracht hat.

Unnötig zu sagen, daß Delcassé alsbald dem Vorbilde Balfours folgte. Er erklärte Mitte Mai 1903 der Ottomanbank, daß er auch den neuerdings — im Februar 1903 — mit der deutschen Gruppe getroffenen Vereinbarungen seine Zustimmung nicht geben könne und daß er eventuell die französische Gruppe offiziell und öffentlich desavouieren müsse. Vergebens wiesen die Vertreter der französischen Gruppe darauf hin, daß inzwischen unter ihrer Beteiligung die Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft endgültig konstituiert worden sei, daß sie sich vor bindenden Verpflichtungen und vollendeten Tatsachen sähen und daß nach ihrer Ansicht die beste Verteidigung der französischen Interessen darin bestehe, an einem Werke teilzunehmen, das dem Prestige derer, die es zu gutem Ende führten, großen Nutzen bringen müsse. Das alles blieb ohne Eindruck. Der Minister verharrete auf seinem Standpunkt und erklärte, daß es ihm unmöglich sein würde, Citres des Bagdad-Unternehmens auf dem französischen Markte zuzulassen.

Wierzehn Tage nach dieser Eröffnung besuchte der Präsident der französischen Republik, Herr Loubet, den König von England. Es war seit fünfzig Jahren der erste Besuch eines französischen Staatsoberhauptes in London. Die Marokko-Frage warf bereits ihre Schatten voraus, und das Wort von der „Entente cordiale“ kam in Umlauf. Mit dem französisch-englischen Abkommen vom 8. April 1904 über Marokko und Ägypten wurde die Entente zwischen den beiden Ländern besiegelt. Drei Jahre später, am 31. August 1907, trat Rußland durch den Abschluß eines Abkommens mit England über Persien und Mittelasien dem Ententeverhältnis seines französischen Bundesgenossen bei. Das Einvernehmen der drei Großmächte gegen Deutschland, die Siemens mit Deutschland zu friedlicher Arbeit an dem Kulturwerke der Bagdadbahn hatte vereinigen wollen, war damit vollendet.

Deutschland stand seit der Mitte des Jahres 1903 vor der Wahl, das Bagdadunternehmen allein und mit eignen Kräften fortzusetzen, oder es endgültig aufzugeben. Zwar blieb die französische Gruppe, trotz der Absage der französischen Regierung und offenbar im geheimen Einverständnis mit dieser, an der Bagdadeisenbahngesellschaft, die am 13. April 1903 zu Konstantinopel konstituiert worden war, beteiligt, aber diese Beteiligung an dem geringfügigen Aktienkapital der Gesellschaft war für die Durchführung des Unternehmens so gut wie wertlos, da die Baugelder durch die Ausgabe von Obligationen zu beschaffen waren und da der französische Markt für die Bagdad-Obligationen gesperrt blieb.

Auch spätere Versuche, sogar der Verzicht der deutschen Gruppe zugunsten der französischen auf die Vereinbarung von 1900, die ihr das Recht für den Bau und Betrieb der wertvollen Linie Aleppo—Hama, der Verbindungsstrecke zwischen der Bagdadbahn und den syrischen Bahnen, übertrug, änderte nichts an diesem Zustand. Wenn gleichwohl die deutsche Gruppe ein Verhältnis hinnahm und aufrechterhielt, das den Franzosen eine starke Beteiligung an den Vorteilen des Unternehmens ohne entsprechende Verpflichtungen und Leistungen einräumte, so war dafür lediglich die Absicht bestimmend, auch jetzt noch den Faden einer vernünftigen Verständigung, so dünn er geworden war, nicht ganz abreißen zu lassen.

Einstweilen galt es, die Arbeit aufzunehmen und zu beweisen, daß die Versicherung, nötigenfalls könne Deutschland auch allein die große Aufgabe bewältigen, nicht leerer Bluff war.

Die ersten 200 km vorwärts Konia wurden sofort in Angriff genommen und konnten schon im Herbst 1904 dem Betrieb übergeben werden.

Dann aber trat eine lange Stockung ein, die erst im Sommer 1908 überwunden wurde.*)

Die türkischen Staatsfinanzen hatten bis dahin infolge der günstigen Einwirkung der Eisenbahnen auf die Entwicklung der von ihnen erschlossenen Landesteile, sowie infolge der im Jahre 1903 endlich durch Gwinners Bemühungen zustande gekommenen Unifikation der türkischen Staats-

*) Siehe zum Folgenden Helfferich, Der Weltkrieg, Band I. S. 120 ff., sowie Helfferich, Die deutsche Türkenpolitik.

schulden, durch die 75% der Überschüsse der verpfändeten Staatseinnahmen über den normalen Zins- und Tilgungsbedarf für den türkischen Staatsschatz freigesetzt wurden, sich so erheblich gebessert, daß Garantien für die Bagdadbahn auch auf Wegen beschafft werden konnten, die im Gegensatz zur Zollerhöhung kein Einvernehmen mit den Großmächten nötig machten. Sowohl die Überschüsse der anatolischen Garantien als auch der Regierungsanteil an den Überschüssen der für die alte Staatsschuld verpfändeten Einnahmen „Revenues Concédés“ zeigten eine erfreuliche Entwicklung. Obwohl England, Frankreich und Rußland im Sommer 1907 den Ertrag der von ihnen endlich zugestandenen 3%igen Zollerhöhung von vornherein für Zwecke der Zivilverwaltung der mazedonischen Provinzen blockiert hatten, gelang es im Juni 1908, auf Grund der Sicherung des Regierungsanteils an den Revenues Concédés Verträge über den Weiterbau von nicht weniger als 840 Kilometern unter Dach und Fach zu bringen. Das war ein Drittel der im Jahre 1903 konzessionierten Linien. Die neuen Linien brachten die Durchquerung des Taurus-Gebirges, den Anschluß an die von der Deutschen Gruppe kurz zuvor erorbene Stichbahn Merzina—Adana und damit die Verbindung mit dem Golf von Alexandrette, die Durchquerung des Amanus-Gebirges, die Verbindung mit Aleppo und damit den Anschluß an das syrische Netz, schließlich die Überschreitung des Euphrat und den Eintritt in das obere Mesopotamien.

Ehe sich die allgemeine Überraschung über den Abschluß dieser neuen Verträge auswirken konnte, brach die jungtürkische Revolution aus (Juli 1908). Die Herrschaft Abduls Hamids wurde gebrochen und durch die Diktatur des Deutschland zunächst wenig freundlich gesinnten jungtürkischen Komitees ersetzt. Die Annexion von Bosnien und der Herzegovina durch Österreich-Ungarn (Oktober 1908) verschärfte in der Türkei die Stimmung auch gegen Deutschland und führte auf dem Schauplatz der europäischen Politik hart an den Rand des Krieges zwischen Österreich und Rußland. Damals hat Deutschlands entschlossenes Eintreten für den österreichisch-ungarischen Verbündeten den Frieden gerettet. In der Türkei trat allmählich ein Stimmungsumschlag zu Gunsten Deutschlands ein, der seinen Höhepunkt erreichte, als im Jahre 1910 Frankreich dem franzosenfreundlichen jungtürkischen Finanzminister Djavid Bey

die dringend benötigte Anleihe nur unter geradezu erpresserischen, die Souveränität der Türkei vernichtenden Bedingungen bewilligen wollte, gestützt auf die von den Pariser Zeitungen triumphierend proklamierte Überzeugung „Londres ne veut pas, Berlin ne peut pas“.

Die Gewährung der Anleihe durch eine die gesamte deutsche und österreichisch-ungarische Bankwelt umfassende Finanzgruppe im November 1910 machte einen Strich durch die französische Rechnung. Die neue Lage gab die Möglichkeit, den Ausbau der Bagdadbahn über die im Juni 1908 abgeschlossenen Verträge hinaus zu sichern. Im März 1911 wurden Konventionen über den Weiterbau bis Bagdad und gleichzeitig über eine Zweiglinie nach Alexandrette sowie über dort zu errichtende Hafenanlagen unterzeichnet. Als Garantien genügten neben den ständig wachsenden Überschüssen der Revenus Cédés die gleichfalls fortgesetzt zunehmenden Überschüsse der für die Anatolische Bahn verpfändeten Zehnten, zumal da die Hauptlinie Haidar-Pascha—Angora aus der Garantie bereits herausgewachsen war und an den türkischen Staat einen Einnahmeanteil ablieferte.

Es waren große Erfolge, die hier von der auf sich allein gestellten deutschen Gruppe erarbeitet und erkämpft wurden. Aber auch jetzt noch blieben die Leiter der deutsch-türkischen Unternehmungen, zu denen der Verfasser dieses Buches seit dem Jahre 1906 sich selbst zählen durfte, dem Geiste Georg Siemens' treu. Auch jetzt noch erstrebten sie in voller Übereinstimmung mit der deutschen politischen Leitung, so schwierig die Gestaltung der Verhältnisse eine internationale Gemeinschaftsarbeit gemacht hatte, die Verständigung mit England und Frankreich über eine aktive Teilnahme dieser Länder an den Lasten und Vorteilen des großen Unternehmens.

Viscount Haldane erzählt in seinem Buche „Before the War“ (S. 48), wie der deutsche Kaiser bei einem Besuch in Windsor Castle im November 1907 ihm seine Sorge wegen der Reibungen in Sachen der Bagdadbahn eröffnete. Haldane antwortete, England müsse das „Tor Indiens“ in seiner Hand haben, und das bedeute die englische Kontrolle über die letzte Sektion der Bagdadbahn. „I will give you the gate!“ (Ich will Ihnen das Tor geben!) habe der Kaiser geantwortet. Am nächsten Tag bestätigte der Kaiser Haldane noch einmal ausdrücklich

diese seine Bereitwilligkeit. Die weitere Diskussion dieses Angebotes scheiterte daran, daß Sir Edward Grey die Angelegenheit vor eine Konferenz bringen wollte, zu der auch Frankreich und Rußland beigezogen werden sollten. In Berlin hatte man keine Neigung, sich auf Grund eines gut gemeinten Entgegenkommens in einer lediglich Deutschland, England und die Türkei berührenden Einzelfrage in einen Kampf mit der geschlossenen Phalanz des neuen Dreiverbandes hineinziehen zu lassen. So hatte die kaiserliche Anregung damals keine weitere Folge.

Als jedoch nach der jungtürkischen Revolution die Türkei in akute finanzielle Schwierigkeiten geriet, nahm die deutsche Gruppe den Gedanken des internationalen Zusammenwirkens sofort wieder auf. Die deutsche Anregung hatte den Erfolg, daß es noch im Herbst 1908 zu einem gemeinsamen deutsch-englisch-französischen Vorschuß an die Türkei kam. Im folgenden Jahre gab sich Gelegenheit, mit Zustimmung des Auswärtigen Amtes die Frage der Bagdadbahn mit Sir Ernest Cassel zu besprechen, der nicht nur eine finanzielle Macht repräsentierte, sondern auch als Vertrauensmann der englischen Regierung und des Königs Eduard gelten konnte. Sir Ernest stellte bei diesen Besprechungen die Überlassung des südlichen Stückes der Bagdadbahn (von Bagdad bis zum Golf) an eine unter englischer Kontrolle stehende Gesellschaft zur Erwägung, wogegen England jeden Widerstand gegen das Unternehmen aufgeben und uns nördlich von Bagdad freie Hand lassen sollte.

Diese Besprechungen kamen jedoch im Jahre 1910 ins Stocken, ja sie wurden abgelöst durch einen scharfen französisch-englischen Vorstoß gegen die deutsche und österreichische Position in der Türkei; die Fragen der Donau-Adria-Bahn und einer Konkurrenzlinie der Bagdadbahn, die von Nordsyrien durch das Euphrattal nach Bagdad führen sollte, verbunden mit der vom englischen Botschafter verlangten Konzession einer Bahn vom Golf nach Bagdad, spielten dabei die Hauptrolle. Dadurch, daß Deutschland der Türkei die von Frankreich und England als wichtigstes Druckmittel benutzte Anleihe im Oktober 1910 gewährte, wurde dieser Vorstoß durchkreuzt, ja, wie oben dargestellt, die Grundlage für die den Ausbau des deutschen Bagdadnezes sichernden Verträge vom März 1911 gewonnen.

Schon vor der Unterzeichnung dieser Verträge war es der deutschen Diplomatie gelungen, durch das Potsdamer Abkommen vom Herbst 1910 den Widerstand Rußlands gegen das Bagdadunternehmen im Wege von Zugeständnissen in Nordpersien auszuschalten.

England gegenüber wurde beim Abschluß der neuen Verträge vom März 1911 eine Verständigung in der Weise offen gehalten, daß die deutsche Gruppe gegenüber der türkischen Regierung eine schriftliche Erklärung abgab, die für die Strecke von Bagdad abwärts die Möglichkeit einer besonderen Regelung vorsah.

Die französische Gruppe trat bald nach dem Abschluß der neuen Verträge, offenbar stark beeindruckt durch den deutschen Erfolg, an die deutsche Gruppe heran, um — dieses Mal auf breiter Grundlage — die Möglichkeiten einer Verständigung und eines Zusammenarbeitens in den türkischen Geschäften und Unternehmungen zu besprechen. Diese Verhandlungen wurden jedoch durch die kritische Zuspitzung der Marokko-Frage (Juli 1911) jääh unterbrochen. Der Marokko-Krise folgte der italienisch-türkische Krieg (Herbst 1911), und noch ehe dieser durch den Frieden von Lausanne beigelegt war, brach der Balkankrieg aus (Herbst 1912).

Noch während des Balkankrieges kamen die Verhandlungen mit Frankreich über die türkischen Dinge wieder in Fluß. Sie wurden durch Besprechungen zwischen Herrn Reboil*) und mir in den ersten Monaten des Jahres 1913 eingeleitet. Ich wiederholte Herrn Reboil die Vorfrage, die ich ihm schon im Juni 1911, kurz vor dem Ausbruch der Marokko-Krise, in Konstantinopel gestellt hatte: Entweder wolle man die französische Beteiligung am Bagdadunternehmen aufrechterhalten; dann müsse man sie fruchtbar machen durch die Einstellung der Gegnerschaft der französischen Regierung und durch die Beseitigung der Sperre des französischen Marktes für die Bagdadwerte. Oder letzteres sei nicht möglich; dann seien wir bereit, die französische Beteiligung zurückzunehmen. Damals hatte Herr Reboil gegen den Gedanken eines Ausscheidens der französischen Gruppe lebhaft protestiert und hinzugefügt, daß auch seine Regierung das Verbleiben der französischen Gruppe im Bagdad-Geschäft wünsche; es müsse auf andere Weise versucht werden, unsern Wün-

*) Früher Botschafter in Madrid, seit 1911 Generaldirektor der Ottomanbank in Konstantinopel, seit Ende 1912 Verwaltungsratsmitglied der Ottomanbank in Paris.

schen, deren Berechtigung er nicht bestritt, gerecht zu werden. Jetzt mußte ich Herrn Reboil erneut vor die Alternative stellen: „ou collaboration loyale, ou séparation nette.“ Herr Reboil erklärte mir nach Befragung des französischen Ministers des Auswärtigen, der Bescheid des Duai d'Orsay laute — wie er mir versicherte, zu seinem großen persönlichen Bedauern — auf „séparation nette.“

Auf dieser Grundlage wurden dann die Verhandlungen über den ganzen die französischen und die deutschen Unternehmungen, Interessen und Wünsche in der Türkei umfassenden Fragenkomplex teils in Paris, teils in Berlin geführt. Am 15. Februar 1914 konnten in Berlin im Auswärtigen Amt die Beträge über die große Auseinandersetzung paraphiert werden. Ihr Inhalt war im wesentlichen der folgende:

1. Eine völlige Einigung über die beiderseitigen Eisenbahn-Interessen in der asiatischen Türkei. Die französische Gruppe schied aus dem Bagdadunternehmen aus. Über den Ausbau der von beiden Gruppen in der Türkei betriebenen und geplanten Eisenbahnsysteme, über die Anschlußpunkte der beiderseitigen Netze und über die das Interesse der beiderseitigen Systeme berührenden Tariffragen wurden grundsätzliche Vereinbarungen getroffen. Dabei wurden von deutscher Seite weitgehende Zugeständnisse gemacht; insbesondere verzichtete die deutsche Gruppe zugunsten des Frankreich mit russischer Zustimmung erstrebten ostanatolischen Netzes auf die ihr teils nach der Anatolischen Konzession von 1893, teils nach der Bagdad-Konzession von 1903 zustehenden Linien zwischen Sinvas und dem nördlich von Diarbekir im armenischen Hochlande gelegenen Argana-Maden.

2. Eine grundsätzliche Einigung in den Fragen der türkischen Staatsfinanzen. — Die Ausführung neuer Eisenbahnbauten und anderer große Kapitalinvestitionen erfordernder Arbeiten sollte, soweit die beiden Gruppen dabei in Betracht kämen, der natürlichen Entwicklung der Finanzkraft der Türkei angepaßt werden. Man vereinbarte weiter ein Zusammenwirken bei der Sicherung der infolge des Balkankrieges gefährdeten türkischen Anleihen und eine Konsolidierung der türkischen Finanzen.

Die Vereinbarungen konnten erst in Kraft treten nach dem Zustandekommen der korrespondierenden Abmachungen mit der Türkei,

über die damals von beiden Gruppen verhandelt wurde; diese hinwiederum waren abhängig von den deutsch-englischen Vereinbarungen, über die gleichfalls noch während des Balkankrieges Besprechungen eingeleitet oder wenigstens in Aussicht genommen worden waren.

Ihren Ausgang hatten die neuen deutsch-englischen Verhandlungen in den vielberufenen Besprechungen, die Hal dane im Februar 1912 in Berlin über die Möglichkeiten einer deutsch-englischen Verständigung führte. Eine Einigung über das von deutscher Seite gewünschte Neutralitäts-Abkommen und über die von England gewünschte Beschränkung der Schlachtschiffbauten wurde nicht erzielt.*) Dagegen wurden weitere Verhandlungen über Spezialfragen in Aussicht genommen, unter denen die Frage der Bagdadbahn mit an erster Stelle stand. Die Unterhandlung über die Bagdadbahn kam erst im Laufe des Jahres 1913 in Fluß und zog sich weit hinein bis in das Jahr 1914; die Verhandlungen kamen unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges mit der Paraphierung der umfangreichen Verträge zum Abschluß. England spannte dabei den Rahmen seiner Forderungen außerordentlich weit und hielt auch an Bedingungen zweiter und dritter Ordnung mit einer kaum zu übertreffenden Zähigkeit fest, so daß auf deutscher Seite oft genug ein Übermaß von gutem Willen und von Nachgiebigkeit dazu gehörte, die Verhandlungen nicht scheitern zu lassen.

Das Endergebnis der deutsch-englischen Verständigung, zu der die Türkei als Dritter und Hauptbeteiligter zugezogen wurde, war im wesentlichen das folgende:

Endgültiger Verzicht der Bagdad-Eisenbahngesellschaft, über Basra hinaus in Richtung auf den Golf zu bauen. Dafür Einverständnis Englands mit dem Ausbau der Bagdadbahn bis Basra und Zusage, keine Konkurrenzbahnen zur Bagdadbahn zu bauen oder zu unterstützen.

Deutsche Zusage, daß auf der Bagdadbahn keine differentielle Behandlung der Waren nach Nationalität, Herkunft oder Bestimmung stattfinden solle.

*) Siehe über diese Verhandlungen Th. v. Bethmann Hollweg, Betrachtungen zum Weltkriege, I. Teil, S. 50 ff. — A. v. Tirpitz, Erinnerungen, S. 185 ff. — Hal dane, Before the War, S. 56 ff. — Kaiser Wilhelm II., Erinnerungen und Gestalten, S. 122 ff. —

Beteiligung einer britischen Finanzgruppe am Kapital der Bagdad-Eisenbahngesellschaft und Einräumung von zwei Sitzen im Verwaltungsrat an britische, der britischen Regierung genehme Staatsangehörige; Einräumung einer 40%igen Beteiligung an den Gesellschaften, die für den Bau und Betrieb der Hafenanlagen in Bagdad und Basra von der Bagdad-Eisenbahngesellschaft errichtet werden sollten.

Deutsche Anerkennung der britischen Sonderstellung am Nordufer des Persischen Golzes. Unterstellung der Schiffbarmachung und Schiffbarerhaltung des Schatt-el-Arab unter eine von England kontrollierte Kommission. Freiheit der Schifffahrt auf dem Schatt-el-Arab für alle Nationen.

Deutsche Anerkennung des britischen Schifffahrtsmonopols auf dem Euphrat und Tigris gegen Gewährung einer deutschen und türkischen Beteiligung an der das Monopol ausübenden Gesellschaft.

Unterlassung der deutschen Konkurrenz gegen die von englischen Ingenieuren bereits in Bearbeitung genommenen Bewässerungsprojekte in Mesopotamien.

Gleichzeitig mit diesen Abmachungen wurde auch für die Ausbeutung der mesopotamischen Petroleumvorkommen ein für England sehr vorteilhafter Vertrag abgeschlossen.

Schließlich fand sich die Anatolische Eisenbahngesellschaft zu einigen nicht unwesentlichen Zugeständnissen an die englische Smyrna-Midin-Gesellschaft bereit, die ihr Netz erheblich auszuweiten wünschte.

Kurz, in allen einzelnen Punkten verzichtete Deutschland auf Rechte, die es in ehrlicher und mühsamer Arbeit erworben hatte, oder es gab seine Zustimmung zu der Verleihung von neuen Rechten an England, die mit seinen alten wohl erworbenen Rechten mehr oder minder stark kollidierten, — alles um den einzigen Preis, nach fast zwei Jahrzehnten der Reibungen und ergebnislosen Verhandlungen zu einem *modus vivendi* und einer Zusammenarbeit mit England zu kommen.

Um die Mitte des verhängnisvollen Monats Juli 1914 waren die letzten Meinungsverschiedenheiten beglichen. Das Foreign Office sandte die zur Unterzeichnung fertigen Reindrucke der Verträge auf goldgerändertem Papier nach Berlin. Die Vollenbung und der Bestand des Lebenswerkes Georg Siemens' erschien gesichert, im Geiste völker-

versöhnender und völkerebeglückender Gemeinschaftsarbeit in einem weiten Lande, das aus Schutt und Ruinen zu neuem Leben und neuer Blüte zu führen des Schweißes der Edlen wert erscheinen mußte.

Aber noch ehe der Tag der Unterzeichnung vereinbart werden konnte, brach die Katastrophe über die Welt herein, die mit so vielem anderen auch dieses Verständigungswerk unter Trümmern begrub.

Die Bagdadbahn ist während des Weltkrieges mit Riesenschritten ihrer Vollendung zugeführt worden; denn dieses als Instrument des Friedens gedachte Verkehrsmittel wurde für Türken und Deutsche, wie für Engländer ein unerläßliches Kriegswerkzeug.

Der Zusammenbruch des November 1918 hat uns auch hier die Früchte deutschen Geistes und deutscher Arbeit geraubt. Aber wer immer in Zukunft die Hand über dem großen vorderasiatischen Verkehrswege halten mag, — das Werk wird stets ein Ruhmestitel deutschen Geistes und deutscher Arbeit bleiben. Die Segnungen, die von ihm ausstrahlen, werden bis zum Ende aller Tage verbunden bleiben mit dem Namen seines Begründers und Vorkämpfers, mit dem Namen Georg Siemens.

Sechster Teil.

Georg Siemens
im öffentlichen und im häuslichen Leben.

Erstes Kapitel.

Georg Siemens als Politiker.

Geschäftliche und öffentliche Betätigung.

Der Jurist Georg Siemens hatte sich in seinem 31. Lebensjahr entschlossen, Kaufmann zu werden; sehr zum Kummer und Verdruß seines Vaters, dem der Dienst am Staate, sei es als Beamter, sei es als Abgeordneter, als der höchste Beruf erschien. War es ihm doch die Aufgabe seines Lebens, den Sohn zu einem der „kräftigen und einsichtigen Männer“ heranzubilden, „die es verstehen, einzugreifen in das Rad der Geschichte, wo es nötig und dienlich“*). Der Kaufmannsstand war für den alten Herrn ungefähr das Gegenteil dessen, was er für seinen Sohn wünschte: die Niederung privater Geldinteressen, auf deren Boden der Sinn für das öffentliche Wohl nicht gedeihen kann. „Mein Sohn, der Kommiss“, war das bittere Wort, mit dem er der an seinem Herzen nagenden Enttäuschung Luft machte.

Der Sohn hatte den weiteren Blick. Er hatte in der Ausführung des zunächst rein juristischen Auftrags, den ihm sein Vetter Werner Siemens in Sachen des indo-europäischen Telegraphen im Jahre 1867 übertragen hatte, mit offenem Auge in die neue Welt werdender Wirtschaftskinteressen größten Ausmaßes hineingesehen; es war ihm klar geworden, daß sich hier neue Grundlagen und Voraussetzungen nicht nur für die private Geschäftstätigkeit, sondern auch für die Entwicklung der Völker gestalteten, daß sich hier Gelegenheit bot, Dinge zu vollbringen, die „eine ebenso große nationale Tat“ sein würden „wie die Eroberung irgend einer Provinz“**).

*) Siehe Bd. I, S. 77.

***) Siehe Bd. I, S. 227.

Auf diesem Felde sah er seine Zukunft. In bewußtem Gegensatz zu seinem Vater blickte er, seitdem er an einem Unternehmen von Welt-rang Hand anlegen können, auf den in seine Amtsstube gebannten Beamten und vor allem auf den nur redenden und nicht handelnden Volksvertreter herab. Als er in den ersten Monaten des Krieges mit Frankreich dazu verurteilt war, in Straßund Rekruten einzuzerzieren*) und sein Vater die Gelegenheit benutzte, ihm Ratsschläge für eine nützliche Verwendung seiner freien Zeit zur Beschäftigung mit den politischen Verhältnissen zu geben, da schrieb er am 2. Oktober 1870 zurück:

„Es wird mit der Politik und mit politischen Tiraden übrigens viel Humbug getrieben, und ich glaube, daß nur eine eminent praktische Beschäftigung, bei der man selbst Dinge schaffen muß, einen vor dem in Deutschland so beliebten Irrtum schützen kann — an welchem jetzt Frankreich zugrunde geht —, daß Ideen haben oder aussprechen dasselbe ist, wie Dinge schaffen. Ich habe früher selbst zu viel Ideen gehabt und Redensarten gemacht, um nicht eine gewisse Abneigung gegen Gesellschaftsretter zu empfinden, welche agitando, das heißt durch Ideenverbreitung, die Welt regenerieren wollen. Ideen haben ist als „Geschäft“ — kommt von Schaffen! — das unnützlichste Ding von der Welt; und der Mann, welchen unsere Zeitungshelden als den Beweis aufstellen, nämlich Fichte, ist m. E. gewiß kein Schöpfer, sondern selbst nur ein Produkt der durch die Stein-Hardenberg'schen Gesetze möglich und resultatvoll gewordenen Anregungen.“

Diese Worte waren nach Siemens'scher Art ins Paradoxe zugespitzt. Aber in seinen Taten hütete sich Georg Siemens, in das Extrem der Vernachlässigung der „Ideen“ und ihrer Propagierung zu verfallen. Den entscheidenden Schritt seines Lebens, den Eintritt in die Direktion der zu gründenden Deutschen Bank, hatte er mit der bewußten Absicht vollzogen, auf dem neuen Felde der praktisch-kaufmännischen Betätigung für eine große Idee mit seinen besten Kräften zu wirken. Er hat diese Absicht in der Folgezeit durchgesetzt und in ungeahntem Maße verwirklicht, allen Widerständen und Hemmnissen zum Trotz, die seinen Tätigkeitstrieb in das enge Gefäß des Bankgeschäfts, wie es bis dahin üblich

*) Siehe Bd. I, S. 166.

war, einzukapseln versuchten. Er hat sich als Bankdirektor ebenso sehr als Diener seines Volkes gefühlt, wie irgend ein Staatsbeamter. Er hat stets nach dem Grundsatz gehandelt, daß auf die Dauer nur solche Geschäfte Gewinn bringen, die der Allgemeinheit nützen. Er hat Unternehmungen geschaffen, die weit über die Sphäre des privaten Geschäftes hinausragten, ja die zu gewichtigen Faktoren der großen Politik geworden sind. Er hat seine Kraft und seinen Stolz hineingeseht, an einer Entwicklung mitzuarbeiten, die den Lebensspielraum des deutschen Volkes in einer niemals vorher auch nur annähernd erreichten Weise ausweitete, die „das Wirken des Malthus'schen Gesetzes auf ein Jahrhundert ver-
tagt hat“, die bewirkt hat, „daß die Kinder jetzt nicht mehr in den ersten Jugendjahren an Entbehrungen sterben, daß die Erde jetzt Menschen ernährt, die noch vor fünfzig Jahren hätten verhungern müssen*.“

Aber gerade weil er seine geschäftliche Tätigkeit von vornherein und bewußt auf die Erzielung von Wirkungen für die Allgemeinheit abstellte, war der Erfolg bedingt durch Voraussetzungen, die auf dem Gebiete des öffentlichen Lebens und seiner Entwicklung lagen. Deshalb fühlte er sich schon frühzeitig dazu gedrängt, die Dinge auch im Wege der öffentlichen Wirksamkeit anzufassen. Er war von Anfang an der ausgesprochene Gegensatz zu dem in Deutschland selbst heute noch so zahlreichen Typus des tüchtigen Geschäftsmannes, dem die Beschäftigung mit öffentlichen, namentlich mit politischen Dingen ein Greuel ist oder der bestenfalls den Fragen des öffentlichen Lebens mit verständnisloser Gleichgültigkeit gegenübersteht. Er empfand vielmehr die Betätigung im öffentlichen Leben geradezu als die notwendige Ergänzung seiner Wirksamkeit als Leiter der Deutschen Bank und der im Laufe der Zeit von ihm geschaffenen großen Unternehmungen.

Aus diesem Bedürfnis heraus stellte er seine Arbeitskraft, so sehr sie durch seine Berufsgeschäfte in Anspruch genommen war, für die Vereinigungen und Korporationen, welche die gemeinsamen Interessen seines Berufes, des Bankgeschäfts und der Kaufmannschaft, vertraten, stets gern zur Verfügung. In dem Verein Deutscher Banken, in der Korporation der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin, in dem Aus-

*) Aus einem Brief Georg Siemens' vom 22. Januar 1896 an den Geheimen Legationsrat Gerlich in London.

schuß des deutschen Handelstages, im Verein Berliner Kaufleute und Industriellen und in anderen Organisationen dieser Art war er viele Jahre hindurch nicht nur das übliche „Mitglied“, sondern ein eifriger und geschätzter Mitarbeiter.

Im Ausschuß des Deutschen Handelstags bearbeitete er u. a. die Frage des Scheckgesetzes; er erstattete am 15. Dezember 1882 über die Lage des Scheckwesens in Deutschland jenes klassische Referat, dessen Inhalt im ersten Bande bei der Darstellung der Entwicklung des Depositionsgeschäftes wiedergegeben worden ist*). Ein Jahrzehnt später, am 12. November 1892, — in der Zwischenzeit war nichts Entscheidendes geschehen — referierte er vor dem Handelstag über den damals dem Reichstag vorliegenden Gesetzentwurf, dem er im wesentlichen beistimmte. Es war nicht die Schuld Georg Siemens', wenn die Verabschiedung des Scheckgesetzes, auf dessen Ausgestaltung er ein so großes Maß von Arbeit verwendet hat, erst einige Jahre nach seinem Tode (1908) erfolgte.

Auch seiner Bemühungen zur Schaffung einer dem englischen Council of Foreign Bondholders entsprechenden Treuhand-Organisation zur Vertretung der deutschen Kapitalinteressen im Auslande ist in diesem Buche bereits gedacht, im Zusammenhang mit seiner bankgeschäftlichen Tätigkeit auf dem Gebiete der ausländischen Kapitalanlagen**). Für diesen Gedanken arbeitete er sowohl im Verein Deutscher Banken wie im Deutschen Handelstag.

Auf das Eingehendste behandelte er im Kreise der verschiedenen Vereinigungen die Fragen der Reichsstempelabgaben und der Börsengesetzgebung. Schon im Jahre 1882, zu der Zeit als die börsenfeindliche Strömung anfang, sich legislatorisch auszuwirken, hielt er vor dem Verein Berliner Kaufleute und Industrieller einen höchst instruktiven Vortrag über „die Natur und den Wert des Differenzgeschäftes.“ In allen den folgenden Jahren wandte er viel Zeit und Arbeit an den Versuch, in der Öffentlichkeit und in den gesetzgebenden Körperschaften die gegen die „Börse“ bestehenden Vorurteile zu zerstören und einer unbefangenen Würdigung der volkswirtschaftlich notwendigen Funktionen des Börsenhandels und seiner Voraussetzungen Raum zu schaffen. Was er aus

*) Bd. I, S. 307.

**) Siehe oben, Bd II, S. 190 ff.

dem Schatze seiner Erfahrungen heraus über diese wichtige Frage zu sagen hatte, das faßte er in seinem gleichfalls schon erwähnten Aufsätze über „die nationale Bedeutung der Börse“ (1900*) in kaum zu übertreffender Klarheit und Schlagkraft zusammen.

Im Kollegium der Ältesten der Kaufmannschaft und im Deutschen Handelstag bearbeitete er die Frage der Reichssubvention für Postdampferlinien nach Australien, Ostasien und Afrika!**). Im Ausschusse des Deutschen Handelstages befaßte er sich in Gemeinschaft mit Dr. Hamacher und Adolf Woermann vom Jahre 1884 an mit der Frage der Kolonien. Nicht zum wenigsten seiner Arbeit und Überzeugungskraft war es zu verdanken, daß am 27. Januar 1885 der Deutsche Handelstag einstimmig die von Adolf Woermann namens des Ausschusses vorgeschlagene Resolution annahm, die es freudig begrüßte, daß die Reichsregierung einen Anfang mit einer praktischen Kolonialpolitik gemacht habe.

Mit großem Eifer beteiligte er sich an den Beratungen des deutschen Handelstags über das dem Reichstag im Jahre 1891 vorgelegte Gesetz betreffend das Telegraphenwesen und über die Frage eines Elektrizitätsgesetzes. Hier handelte es sich für ihn darum, die Entwicklungsfreiheit der von ihm mitbegründeten Elektrizitätsindustrie vor Fesseln zu bewahren, die ihr mangelhafte technische Kenntnis und bureaukratischer Geist aufzuerlegen versuchte. Ebenso wie bei den Börsensteuern lag auch hier der Schwerpunkt des Kampfes im Reichstag, dem Siemens damals als Abgeordneter angehörte. Aber er wußte genau, welche große Bedeutung für die Entscheidung der gesetzgebenden Körperschaften die rechtzeitige und ausgiebige Aufklärung der an den Vorteilen der Verwendung elektrischer Kraft interessierten Wirtschaftskreise hatte.

Schließlich war es die Frage der Regelung unserer Handelsbeziehungen zum Auslande, die Georg Siemens in ihrem unmittelbaren Zusammenhang mit seiner Tätigkeit in der Finanzierung der deutschen Außenwirtschaft seit dem Beginn der neunziger Jahre in ganz besonderem Maße beschäftigte. Auch hier galt es, den Entscheidungen der Reichsregierung und der gesetzgebenden Körperschaften durch Aufklärung,

*) Bd. II, S. 194.

**) Siehe oben, Bd. II, S. 288.

Propaganda und Einsetzen der Berufsvertretungen vorzuarbeiten. Darüber hinaus schuf Siemens zur Vertretung seiner handelspolitischen Ideen auf breiter Grundlage den „Handelsvertragsverein“, der im Kampfe um die Erneuerung der in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts ablaufenden Handelsverträge eine große Rolle spielte.

Die wichtigste aller Korporationen für eine Betätigung im Dienste der Allgemeinheit ist jedoch im neuzeitlichen Staate die Volksvertretung. Diese Tatsache stand Georg Siemens bei seiner Entscheidung für den Eintritt in die Leitung der Deutschen Bank mit solcher Deutlichkeit vor Augen, daß ihm das Reichstagsmandat die geradezu selbstverständliche Ergänzung des neugewählten Berufes war. Es fiel ihm also nicht schwer, in diesem Punkte den Lieblingswunsch seines Vaters zu erfüllen.

Es kamen ihm keinen Augenblick Zweifel, ob eine geschäftliche Tätigkeit der von ihm gewählten Art mit der Ausübung eines parlamentarischen Mandates vereinbar sei oder nicht. Ludwig Bamberger erzählt in seinen „Erinnerungen“, wie er bereits im Jahre 1872 aus dem Verwaltungsrate der von ihm zwei Jahre zuvor mitbegründeten Deutschen Bank ausschied, weil er sich in einer Vorahnung der bevorstehenden Verdächtigungen jeder geschäftlichen Tätigkeit von vornherein gegen jeden solchen Angriff auf seine parlamentarische Wirksamkeit sichern wollte. Er fügt hinzu, daß er sich nur ungern zurückgezogen habe, „nicht des entgehenden pekuniären Vorteils wegen, sondern weil für die Lösung der wirtschaftlichen Aufgaben der Gesetzgebung nichts so belehrend ist, als in engster Fühlung mit dem lebendigen Geschäftsgang zu stehen. Wessen Augen dafür praktisch und theoretisch geschult sind, der lernt dabei täglich, und wer nicht in dieser Fühlung bleibt, der wird an seinem Gesichtskreise eine Einbuße erleiden.“

Bamberger konnte auf eine langjährige Erfahrung im praktischen Geschäft zurückblicken. Siemens war damals noch Neuling und mußte sich die Erfahrung erst noch erwerben. Angriffe, wie sie der aus weicherem Holz geschnitzte Bamberger scheute, vermochten Siemens nicht zu schrecken. Gegen den Vorwurf der parlamentarischen Korruption in jeder Form wußte Siemens, der auch im Geschäft stets den eigenen Vorteil hinter den ihm anvertrauten Interessen ohne Besinnen zurücktreten ließ, sich unbedingt gefeit.

Georg Siemens als Reichstagsabgeordneter. 1874—1876.

Schon in den ersten Monaten seiner Tätigkeit als Direktor der Deutschen Bank, Anfang Juli 1870, nahm er in dem Wahlkreis, in dem das väterliche Gut Ahlsdorf gelegen war, wegen einer Kandidatur zum preussischen Abgeordnetenhaufe Fühlung. Der Krieg verhinderte, daß dieser erste Schritt irgendwelche Folge hatte. Im Jahre 1872 nahm jedoch Siemens den Faden wieder auf. Sein Vater, der selbst zweimal den Schweinitzer Kreis als nationalliberaler Abgeordneter vertreten hatte, sagte ihm gern seine Unterstützung zu, freilich nicht ohne hinzuzufügen:

„Mein Schreiben hat den Zweck, Dir zu zeigen, daß die Sache denn doch nicht so ganz einfach ist. Indes das zu erstrebende Ziel rechtfertigt wohl die Aufwendung einiger Mühe; denn magst Du auch eine kaufmännische Belebtheit sein, so hat das weder in meinen Augen noch in den Augen sehr vieler anderer Personen von Distinktion aus dem deutschen Reiche eine sonderlich in Betracht kommende Bedeutung. Nimm mir diese kleine Anmerkung, gegen welche die Mutter protestiert, nicht übel und sei versichert, daß sich stets für Deinen Fortschritt und Deinen Ruhm interessiert

Dein treuer Vater

G. Siemens.“

Der Sohn antwortete etwas resigniert:

„Es ist bedauerlich, daß man auf dem Lande große kommerzielle Verhältnisse so wenig kennt und daß man den großen, im Welthandel tätigen Kaufmann nur zu oft mit dem Pferde- und Hausierjuden auf dem Lande vergleicht, der gewöhnlich als Vampir auf dem Landwirt sitzt.“

Georg Siemens trat im Jahre 1873 im Wahlkreise Merseburg-Schweinitz-Wittenberg zunächst als nationalliberaler Kandidat für das Abgeordnetenhaus auf. Nicht weil er die Absicht hatte, dauernd im Abgeordnetenhaufe zu bleiben, sondern weil er die erste sich bietende Wahl benutzen wollte, um sich im Wahlkreis politisch bekanntzumachen. Sein Ziel war von Anfang an der Reichstag.

Seine Kandidatur stieß jedoch im Kreise der Deutschen Bank auf Schwierigkeiten. Er hatte den Fehler gemacht, seine Kollegen in der Direktion und seinen Verwaltungsrat nicht vor der Annahme der Kandidatur zu befragen. Jetzt äußerten Wallich und Delbrück Bedenken, ob Siemens nicht durch ein Mandat — und gar durch ein eventuelles Doppelmandat — der Arbeit in der Bank zu sehr entfremdet werden würde. Der stellvertretende Vorsitzende des Verwaltungsrats, Freiherr E. von der Heydt, ging sogar noch weiter, indem er sich grundsätzlich gegen die Übernahme eines parlamentarischen Mandates durch ein Mitglied der Direktion aussprach.

In einem am 13. Oktober 1873 in Ahlsdorf geschriebenen Briefe an Wallich nahm Siemens sehr energisch seinen Standpunkt wahr. Er gab zwar zu, daß er einen Fehler gemacht habe, indem er es versäumt habe, seine Kollegen und den Verwaltungsrat rechtzeitig über seine Absichten zu orientieren; aber er nahm die Kandidatur als sein selbstverständliches Recht in Anspruch und bestritt, daß die Bank durch seinen Eintritt in das Parlament irgendwie geschädigt werden könne; im Gegenteil, seine Absichten könnten auch der Bank indirekt nur zum Vorteil gereichen.

„Ich kann Ihnen daher nicht recht geben, wenn Sie die Sache lediglich als Privatwunsch von mir ansehen. Ich habe es als einen glücklichen Umstand betrachtet, daß ein solcher allerdings bei mir vorhandener Wunsch mit den Interessen der Bank zusammenfiel; aber ich brauche Ihnen wohl nicht die Versicherung zu geben, daß ein solcher Privatwunsch an sich für mich nie bestimmend gewesen wäre, wenn ich nicht gedacht hätte, der Bank dadurch zu nützen, geschweige denn, wenn ich geglaubt hätte, deren Interessen dadurch zu beeinträchtigen. Wir haben uns beide viel zu oft über die Bank gefreut und viel zu viel über sie geärgert, um nicht in das Ding vollständig verliebt zu sein. Sie wissen, daß Geldinteressen mir dabei so fremd sind wie Ihnen. Besäße ich Egoismus — was leider nur in geringem Maße der Fall ist —, der Bank gegenüber würde ich denselben gewiß nicht zur Geltung bringen. — Darauf bin ich losgegangen und habe mir zu meiner großen Freude die Zuneigung meines Vaters wiedergewonnen, der seinem Sohn, dem „Commis“, die Bankprofession im Herzen nie vergeben hatte.

„. . . v. d. Heydt's Ansicht basiert augenscheinlich auf der englischen

Anschauung, daß der „manager“ nur ausführender Commis sei. Aber diese Ansicht widerspricht sowohl unserer deutschen Geschäftsgewohnheit, als auch meinem eigenen Gefühl. Dazu habe ich mich nicht verbinden wollen, weder zu 4000 Thaler, noch für irgendwelche größere Summe; und an dem Tage wo dies offen ausgesprochen wird, würde ich, meinen Irrtum über meine bisherige Stellung einsehend, diesen Irrtum zu verbessern suchen. Sie wissen, daß mir die Geldfrage absolut gleichgültig ist, und ein Weg, wie ich den Verpflichtungen, welche ich gegen die Bank habe, in irgendwelcher unentgeltlichen Form bis zur Klarstellung der Sache nachkommen könnte, wird sich bei beiderseitigem gutem Willen auch noch herausdoorn lassen.

„. . . Ich will mir aber die Angelegenheit nochmals überlegen und komme morgen lieber nicht zur Ausschußsitzung, will mich vielmehr nochmals streng prüfen, ob nicht Eitelkeits- und dergleichen Motive bei mir vorhanden gewesen, und deshalb jede auch nur freundschaftliche Besprechung so lange vermeiden, bis ich ganz mit mir fertig bin. Finde ich mich nach eigener Überzeugung auf falschem Wege, so seien Sie versichert, daß ich hart genug mit mir umspringen und mir alle möglichen Bußübungen auferlegen werde.“

Siemens blieb, von seiner in guten politischen Traditionen aufgewachsenen Frau bestärkt, bei seiner Absicht; seine Kollegen und sein Verwaltungsrat fügten sich.

Die Betätigung in der Wahlagitation wurde Georg Siemens nicht ganz leicht. Er war eine zu selbständige Natur, um sich ohne weiteres in die Parteischablone einzufügen. Der nationalliberalen Partei schloß er sich an, nicht weil er ein begeisterter Nationalliberaler gewesen wäre, sondern weil er, trotz aller Kritik im Einzelnen an dem Programm, der Führung und dem Verhalten der Partei, in ihr noch am leichtesten die Möglichkeit der Vertretung seiner politischen Anschauungen zu finden glaubte. Noch im Mai 1873 hatte er an seine Frau geschrieben:

„Morgen ist hier nationalliberale Landesversammlung. Ein Bekannter forderte mich auf und fragte mich der Sicherheit wegen vorher, ob ich auch nationalliberal sei. Auf meine Bitte um eine Definition blieb er mir indessen die Antwort schuldig, sodaß ich nicht erfahren konnte, ob ich auch wirklich nationalliberal bin.“

Auch in seiner späteren politischen und parlamentarischen Wirksamkeit hat er sich stets das Recht seiner eigenen Meinung gegenüber der Parteidoktrin gewahrt und mehr als einmal in wichtigen Fragen eine von der Haltung seiner Partei abweichende Stellung eingenommen. Aus seiner Meinung von unserem Parteiwesen und unserm ganzen parlamentarischen Betrieb hat er nie ein Hehl gemacht.

Über seine ersten Versuche in der Wahlagitation schrieb seine Frau an ihren Vater:

„Mhlsdorf, 7. Oktober 1873. — Mein alter Gatte ist noch nicht so recht im Zug. Doch er wird schon hineinkommen. Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen, und wenn Du, lieber Vater, ihm einige gute Rat schläge geben willst, so wird er Dir sehr dankbar sein. Ich bin auch tätig und fabriziere den „Wahlakt“, d. h. ich sammle alle Briefe und Zeitungsnutzen, die darauf Bezug haben oder Stoff enthalten, damit man bei gelegentlichem Gebrauch nicht erst danach zu suchen braucht. Du siehst, ich bewähre mich als Tochter eines Führers der nationalliberalen Partei.“

„Mhlsdorf, 14. Oktober 1873. — Vorigen Sonnabend war große Versammlung in Wittenberg, und Georg hielt dabei seine eigentlich erste Rede in politischen Angelegenheiten. Er sagt jedoch, man wäre nicht ganz zufrieden gewesen, da er zu geschäftsmäßig sprach. Dagegen waren die Leute am Tage darauf in Bahna ganz entzückt. Die Bauern meinten, ja gestern, da wäre es zu viel gelehrtes Zeug gewesen, aber heute, heute, da hätte es ihnen gefallen; so wäre es recht, und das wäre ihr Mann. Indessen fangen jetzt auch die Konservativen an, sich zu regen. Sie haben im Kreise viel Macht, weil der Bauer im allgemeinen gleichgültig ist und tut, wie der Herr Landrat sagt.“

Im November 1873 wurde Georg Siemens in das Abgeordnetenhaus gewählt. Er nahm die Wahl mit dem Vorbehalte an, daß man ihm, falls er auch in den Reichstag gewählt würde und ein Versuch ergebn sollte, daß seine Zeit zur gleichzeitigen Wahrnehmung der beiden Mandate nicht ausreichen sollte, gestatten müsse, das Mandat zum Abgeordnetenhaus niederzulegen. Zu Beginn des Jahres 1874 erfolgte in der Tat seine Wahl auch in den Reichstag. Er hat dort von Anfang an den Schwerpunkt seiner parlamentarischen Tätigkeit gesucht und ist Anfang 1875 aus dem Abgeordnetenhause ausgeschieden.

Auch im Reichstag brachte ihm die parlamentarische Betätigung zunächst nur geringe Befriedigung. Er war sich zu gut, um in der großen, damals 155 Mitglieder zählenden nationalliberalen Fraktion als gewöhnlicher Mitläufer unterzugehen. Die Männer aber, die bereits im Zollparlament und im ersten Reichstag in der Partei führend gewesen waren, zeigten sich wenig geneigt, den parlamentarischen Neuling heranzuziehen. Gerade in den damals zur Entscheidung stehenden Fragen des Münz- und Bankwesens, die Georg Siemens ganz besonders interessierten, beherrschten Lasfer und vor allem Bamberger mit ihrer wohl-erworbenen Autorität das Feld. Siemens kam infolgedessen, so eifrig er sich mit dieser Materie beschäftigte, nur selten in der Fraktion und noch seltener im Plenum des Reichstags zum Wort. Wenn er dabei Auffassungen kundgab, die mit der von Bamberger sehr geistreich und kenntnisreich vertretenen Doktrin nicht übereinstimmten, so erregte das Empfindlichkeit und mitunter gereizten Widerspruch. Siemens beklagte sich bei seinen Freunden oft bitter über die „Parteiethrannei der Lasfer und Bamberger.“ Mit Bamberger kam es einmal zu einer so scharfen Auseinandersetzung, daß Siemens ihm seine Zeugen schickte.

Besonders empfand es Georg Siemens als kränkend, daß er von seiner Fraktion nicht in die Kommission zur Beratung des Bankgesetzes entsandt wurde, obwohl er nicht nur durch seinen Beruf als Bankdirektor, sondern auch durch die Broschüre „Das Zettelbankwesen und der Bankgesetz-Entwurf“*), die er damals veröffentlichte, eine besondere Legitimation zur Mitarbeit zu haben glaubte. Über die Broschüre hatte sein Schwiegervater, der Oberlandesgerichtspräsident Görz, am 8. September 1874 an Frau Siemens geschrieben:

„Teile Georg mit, daß ich seine Broschüre gelesen und daß sie mich recht befriedigt hat; sie ist selbst für den Laien klar, und in der Hauptsache bin ich mit ihm einig. Bamberger aber, mit dem ich darüber gesprochen, findet, daß sie etwas leicht gearbeitet ist, und traut Georg zu, daß er, wenn er sich Mühe gibt, noch etwas viel besseres machen kann. Er selbst will nun eine populär gehaltene Flugschrift über die Angelegenheit herausgeben zum Nutz und Frommen der Vielen, die nichts über

*) Erschienen bei Julius Springer, 1874.

Bankfachen wissen, wozu er auch den größten Teil der Reichstagsmitglieder rechnet."

Georg Siemens antwortete am 10. September:

„Dein Urteil hat mich gefreut. Von Bamberger hatte ich noch schärferen Tadel erwartet. Er hat ganz recht, wenn er meint, daß ich mein Urteil durch genauere und umfangreichere Raisonnements hätte begründen müssen, aber dann wäre gerade das verloren gegangen, worauf ich am meisten Wert lege, die leichte Verständlichkeit.“

In der Broschüre sowohl, wie auch in den seltenen Reden, die er in jener Zeit über die Fragen der Bankgesetzgebung im Reichstag hielt, fällt die gesunde, realistische Auffassung wohlthuend auf, mit der er die Dinge behandelte.

„Gewisse Dinge in der Welt,“ so hielt er am 28. Januar 1875 seinem Fraktionskollegen Lasker im Reichstag entgegen, „lassen sich nicht in Kategorien teilen, und das Leben ist zu mächtig, als daß wir es in Schubfächer einschließen könnten.“

In der kleinen Schrift über den Bankgesetz-Entwurf stellt er an die Spitze: Nach der an sich kaum bestreitbaren privatrechtlich-juristischen Theorie sei die Banknote eine auf Sicht zahlbare, auf den Inhaber lautende Anweisung an die Bank; in Wirklichkeit sei sie jedoch mehr als ein Schuldschein einer Privat-Aktiengesellschaft, nämlich ein Papiergeld, dessen Annahme praktisch nicht verweigert werde, dessen Konvertierung in Münze für den Zahlungsempfänger nicht immer durchführbar sei und das der Zahlungsempfänger seinerseits wieder zu Zahlungen verwende. Der Staat könne zwar dem Einzelnen nicht verbieten, Schulden zu machen; aber er sei verpflichtet darüber zu wachen, daß „das hauptsächlichste Arbeitsinstrument unseres Verkehrs, das Geld“ nicht verschlechtert wird. Daher das Recht und die Pflicht des Staates zur gesetzlichen Regelung des Notenwesens.

In seiner ersten größeren Reichstagsrede, die er am 18. November 1874 bei der ersten Lesung des Bankgesetzes hielt, ist diese realistische Auffassung, die den Problemen nicht mit theoretischen Deduktionen, sondern mit Wahrnehmungen aus der Praxis zu Leibe ging, gleichfalls bemerkbar. Mit Lasker und Bamberger trat er für die Errichtung der Reichsbank ein, die in dem Regierungs-Entwurf des Bankgesetzes in-

folge der nicht überbrückbar erscheinenden Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsregierung und der preußischen Regierung fehlte*). Aber er ließ es nicht an einer leichten Polemik gegen seine beiden Fraktionskollegen fehlen, die vor ihm in dieser ausgedehnten Debatte das Thema und seine einzelnen Probleme in einer nach seiner Ansicht etwas zu theoretischen und doktrinären Weise behandelt hatten. So betonte er gegenüber Bamberger, der in seiner Rede das Verdienst an dem großen französischen Goldbestand der Bank von Frankreich zugeschrieben hatte:

„Der Schwerpunkt liegt nicht sowohl in der Bank, der Schwerpunkt liegt in dem Fleiße und der Sparsamkeit der Bevölkerung. Eine Bank an sich ist absolut ohnmächtig, wenn nicht hinter ihr steht die sparsame Bevölkerung, die Handel und Gewerbe fleißig treibt und durch ihren Fleiß Forderungen erwirbt an das Ausland, die das Ausland demnächst mit Gold bezahlen muß. Ebensovienig kann eine Bank ohne ein industrielles Volk hinter sich etwas erreichen, wie der berühmte General, den wir in unserer Mitte haben**), eine Schlacht gewinnen könnte ohne eine Armee.“

Seine Frau schrieb über diese Rede an ihre Eltern (21. November 1874): „. . . Unterdessen hat Georg seine erste Rede im Reichstag gehalten und seine Sache ganz gut gemacht. Wenigstens versicherte mir Michaelis***), daß die Rede ganz ausgezeichnet gewesen sei, und daß darüber im Bundesrat nur eine Stimme herrsche. . . Ihr fragt, wie mir zumute war, als Georg sprach. — Nun, zuerst hatte ich große Angst, daß Unruhe sein würde, weil die Debatte sich so lang hinauszog; aber alle waren ganz still, als er sprach. Dann fürchtete ich, er möchte am Ende ein bißchen zu lang sein; aber das war er auch nicht. Und als sie dann endlich Bravo riefen, da atmete ich doch erleichtert auf. — Das war der dritte Tag gewesen, an dem ich vom Anfang bis zum Ende in der Reichstagsitzung war. Am zweiten Tag saßen hinter mir zwei Herren und unterhielten sich vor Beginn der Sitzung lebhaft über die verschiedenen Mitglieder. „Da ist auch der kleine Siemens!“ sagte der eine, „ein tüchtiger Kerl!“ — „Wird er heute reden?“ fragte der andere. — „Gemeldet wird er sich wohl

*) Siehe Helfferich, Geschichte der deutschen Geldreform, Leipzig 1898, S. 278 ff.

**) Generalfeldmarschall Graf Moltke.

***) Vortragender Rat und für Münz- und Bankangelegenheiten zuständiger Dezernent im damaligen Reichskanzleramt.

haben; aber es sind ja so viele, die reden wollen." Gleich darauf kam Georg, um nach mir zu sehen, und, da er die Herren kannte, stellte er mir den einen als den Bankpräsidenten von Dechend und den anderen als Herrn Dr. Hammacher vor."

Die mandatlose Zeit 1877 bis 1884.

Georg Siemens' parlamentarische Tätigkeit fand schon nach drei Jahren ein vorläufiges Ende. Bei den Neuwahlen zum Reichstag zu Anfang des Jahres 1877 unterlag er seinem konservativen Gegenkandidaten von Hellborn-Bedra.

Auch ein Versuch, nach der wegen der Ablehnung des Sozialistengesetzes im Mai 1878 erfolgten Reichstagsauflösung seinen Sitz im Reichstag wiederzugewinnen, war erfolglos. Immerhin ist für seine damalige politische Einstellung ein programmatischer Aufruf bezeichnend, den er an die Wähler des Schweinitz-Wittenberger Wahlkreises richtete. In diesem Aufruf hieß es u. a.:

„Im Reichstag ist es bisher vor allem darauf angekommen, die Errungenschaften der Jahre 1866 und 1870 festzuhalten, die in Sr. Majestät dem Kaiser und dem Bundesrat vereinigte Zentralgewalt des Deutschen Reiches möglichst zu kräftigen und damit dem deutschen Volke die unbedingte Sicherheit vor jedem äußeren Angriff zu verbürgen. Das ist dem Fürsten Bismarck, trotz des mannigfachen Widerstandes der sogenannten Konservativen, der ultramontanen und der demokratischen Parteien, im wesentlichen durch die Unterstützung der nationalliberalen Partei gelungen, und dieselbe kann mit Stolz auf diese Tätigkeit zurückblicken.

„... Wenn der letzte Reichstag aufgelöst ist, weil die Mehrheit einem gegen die Sozialdemokraten gerichteten Gesetzesvorschlag nicht zugestimmt hat, welchen der Bundesrat infolge des ersten fluchwürdigen Attentats gegen die geheiligte Person Sr. Majestät des Kaisers einbrachte, so bemerke ich für meinen Teil, daß ich allen Maßregeln zustimmen würde, welche die infolge der Sozialdemokratie zunehmende Zuchtlosigkeit gewisser Volksklassen zu beseitigen geeignet sind.“

In dem Kampf um die große Tarifreform, der sich in deutlichen Anzeichen bereits ankündigte, nahm er mit folgenden Worten Stellung:

„Ich bin weder prinzipieller Freihändler, noch prinzipieller Schutzöllner und gehe als Praktiker von dem Satze aus, daß die Wahrheit in der Mitte zu liegen pflegt; auch weiß ich, daß eine blühende Industrie und eine blühende Landwirtschaft stets Hand in Hand gehen. Einzelne Ungerechtigkeiten und Härten würde ich also gern beseitigen helfen. So habe ich im Jahre 1876 für die Aufrechterhaltung der geringen Eisenzölle gestimmt. Aber offensichtlich und systematisch Ungerechtigkeiten zu begehen und ohne Not einzelne Bevölkerungsklassen auf Kosten aller Steuerzahler zu begünstigen, welche mit der Redensart vom wirtschaftlichen Umschwung sich Vorteile auf Kosten der Allgemeinheit zuwenden wollen, darauf verzichte ich von vornherein. Denn nichts pflegt sich im Leben eine Volkes strenger zu bestrafen als Ungerechtigkeit, weil sie Mißtrauen erzeugt und dadurch das innere Gleichgewicht zerstört, welches allein die Ruhe und damit die gleichmäßige Entwicklung des allgemeinen Wohlstandes verbürgt.“

An den schweren Kämpfen, von denen die Wendung in der Bismarckschen Zollpolitik begleitet war und die zur Dezimierung und Spaltung der nationalliberalen Partei führten, nahm Siemens nicht teil. Nachdem er zweimal im Wahlkampf unterlegen war, widmete er seine ganze Arbeitskraft der Deutschen Bank, für die er in jenen Jahren die Bahn zum großen Finanzierungsgeschäft erschloß. Er fand in dieser Arbeit so viel mehr Befriedigung als an der gerade in jenen Jahren für einen Mann von seinen Anschauungen besonders unerfreulichen politischen Betätigung, daß er im Jahre 1881 die ihm angetragene Reichstagskandidatur ablehnte. Am meisten noch konnte er sich, insbesondere in den Fragen, die mit seiner Berufstätigkeit zusammenhingen, der aus der Nationalliberalen Partei im Jahre 1879 unter Führung von Lasfer, Bamberger und Jordanbeck ausgeschiedenen Liberalen Vereinigung zurechnen, die im März 1884 sich mit der Deutschen Fortschrittspartei zur Deutschen Freisinnigen Partei zusammenschloß. Mit welchen mitunter recht gemischten Gefühlen jedoch er in jener Zeit das Verhalten der liberalen Parteien im Reichstag beobachtete, zeigt die folgende Stelle aus einem Brief vom 1. Dezember 1882 an seinen Schwiegervater Görz:

„Im Reichstag ist viel Lärm um nichts. Bismarck sucht öffentliche Meinung gegen die liberale Partei zu machen, und ich glaube, daß er

die Partie gewinnt, wenn unsere Freunde nicht lernen, sich sachlich zu halten und die kleinen ihnen erteilten Nadelsstiche zu ignorieren. Bismarck stellt sich beleidigt, um das öffentliche Mitleid anzurufen; wenn aber Hänel antwortet: Auge um Auge, Zahn um Zahn!, so vergißt er, daß „quod licet Jovi non licet bovi.““

Wiederaufstellung und Wiederwahl im Jahre 1884.

Trotz solcher Empfindungen sah sich Siemens dazu gedrängt, sich mit dem Gedanken einer Wiederaufnahme seiner parlamentarischen Tätigkeit zu befreunden. Verschiedene Momente wirkten nach dieser Richtung. Einmal hatten sich nach dem Eintritt des Eisenbahnpräsidenten a. D. Jonas in die Direktion der Deutschen Bank*) die Verhältnisse dort so entwickelt, daß Siemens ernstlich sein nicht allzufernes Ausscheiden aus der Bank ins Auge faßte und anfang, sich nach einem Wirkungskreise außerhalb der Bank umzusehen. Dazu kam, daß seine Frau, der sein Aufgehen in den täglichen Ärgerlichkeiten des Bankbetriebes damals ernstliche Sorge machte, ihm zuredete, sich wieder in stärkerem Maße den öffentlichen Interessen zuzuwenden. Das bestätigte außer seinen Kollegen von der Deutschen Bank auch Heinrich Ricker, Georg Siemens' Freund und Reichstagskollege, der damals bei Siemens mit besonderem Nachdruck auf die Annahme einer Kandidatur zum Reichstag drängte. Er schrieb im Jahre 1902 in einem Gedenkblatt für Georg Siemens: „Bei dieser Anregung wurde ich lebhaft durch die Gattin von Siemens unterstützt, weil auch sie, ebensowenig wie seine Freunde, wünschte, daß er sich zu sehr in die Angelegenheiten der Bank vertiefte.“ Ausschlaggebend war aber wohl, daß Siemens seit der von Bismarck im Jahre 1879 vorgenommenen Umsteuerung der deutschen Wirtschaftspolitik in das Fahrwasser des Protektionismus Strömungen in der öffentlichen Meinung und im Reichstag sich entwickeln sah, die nach seiner Ansicht für die Ziele, denen bisher seine ganze Arbeit gegolten hatte, schlechthin verhängnisvoll zu werden drohten. Er hatte bisher sein Bestes daran gesetzt, Deutschland in der Weltwirtschaft die dem deutschen Volke nach seiner Zahl und seiner Tüchtigkeit zukommende Stellung zu verschaffen. Jetzt sah er die Früchte seiner

*) Siehe Bd. II. S. 208.

Arbeit gefährdet durch die immer stärker werdende handels- und kapitalfeindliche Tendenz großer Parteien, die nicht nur durch zollpolitische Maßnahmen den Warenhandel mit dem Auslande zu erschweren trachteten, sondern auch in ihrem Kampfe gegen die Börse den Blick für den Unterschied zwischen Auswüchsen und volkswirtschaftlich notwendigen Funktionen verloren hatten und ein wirksames Instrument für die Gewinnung von Absatzmärkten und wirtschaftlichem Einfluß im Auslande stumpf zu machen drohten. Die parlamentarische Verteidigung gegen diese Gefahren erschien Siemens durchaus ungenügend. Er hatte das Gefühl, es seiner Lebensarbeit — einerlei wie seine Stellung in der Deutschen Bank sich weiterhin gestalten würde — schuldig zu sein, hier in die Bresche zu treten. Seit dem Jahre 1882 betätigte er sich deshalb nach dieser Richtung mit neuem Eifer — wie oben gezeigt — in den ihm zur Verfügung stehenden berufständischen Organisationen. Und als im Jahre 1884 mit den Wahlen zum Reichstag die Frage einer neuen Kandidatur spruchreif wurde, entschied er sich nach einigem Schwanken für die Annahme. Der Verwaltungsrat gab diesmal seine Zustimmung, jedoch mit dem Vorbehalt, daß diese nur für eine Legislaturperiode gelten sollte und dann eine neue Prüfung und Entscheidung zu erfolgen hätte.

In einem Brief an den Reichstagsabgeordneten Heinrich Rickert vom 18. Juni 1884, in dem er seine grundsätzliche Bereitwilligkeit aussprach, machte Siemens auf die Gefahren aufmerksam, die er in der seiner Meinung nach zu doktrinären Einstellung der wenige Monate zuvor zusammengeschweißten Deutsch-freisinnigen Partei sah.

Er schrieb u. a.:

„Es ist eben ein Unglück für uns, daß unsere Interessen von der Regierung angegriffen und von Bamberger verteidigt werden. . . Aber auch Ihr Standpunkt scheint mir angreifbar. Es kommt mir vor, daß Sie sich durch die Lebhaftigkeit Ihres durch den Kampf aufgeregten Temperaments zu weit hinreißen lassen. Ich bemerke vorweg, daß mir die Redensarten, „man müsse positiv sein“ etc., alle ganz gleichgültig sind. Positiv kann man nur sein, wenn man die Macht hat, seinen Willen durchzusetzen. Ihre Partei ist Vertreterin der besitzenden und arbeitenden Stände. Wenn Sie erstere wegwerfen, weil sie nicht in allem mit Ihnen

bis ans Ende gehen, so bleiben Ihnen nur die arbeitenden Stände, welche Sie mit dem Worte „von unten herauf“ bezeichnen. Diese Leute sind kein Halt; sie werden Ihnen einst von der Sozialdemokratie unter den Füßen weggezogen. Ein General aber, der sich zu weit von seiner Armee entfernt, wird abgefangen. Hüten Sie sich vor dieser Gefahr! Und sollten Sie noch so sehr von der Unvernunft einzelner Deduktionen Ihrer Hintermänner überzeugt sein, so bedenken Sie immer, daß die Unvernunft gerade so gut ein Faktor ist, mit dem man rechnen muß, wie die Vernunft. Ein Professor, der allgemeine Wahrheiten ausspricht, mag sagen: ich habe recht, pereat mundus! Er arbeitet für die Ewigkeit. Aber ein Politiker, für den es sich um augenblickliche Machtfragen handelt, muß anders sprechen. Man muß wissen, was man will; aber „das Beste was Ihr wißt, dürft Ihr den Buben doch nicht sagen.“ — Ich fürchte, daß ich mir damit ein unendliches Mißtrauen Ihrerseits heraufbeschworen habe. Aber ich habe sehr viel Prügel im Leben bekommen, ehe ich mir diese sogenannte „Weisheit“ erwarb, die vielleicht das Gegenteil von Weisheit sein mag. Und ich möchte diesen Extrakt aus vielen Prügeln nicht ohne weiteres wieder missen.“

Siemens wurde im Herbst 1884 von der Deutschen Freisinnigen Partei in Koburg aufgestellt und gewählt.

Georg Siemens und das Börsensteuergesetz von 1885.

Im neuen Reichstag ist Georg Siemens verhältnismäßig wenig hervorgetreten. Er hielt sich in den Fragen allgemein-politischer Natur völlig zurück. Rednerisch trat er auch in den folgenden Legislaturperioden nur bei der Beratung solcher Materien hervor, in denen er auf Grund seiner beruflichen Tätigkeit über eine besondere und anerkannte Sachkenntnis verfügte.

Der Schwerpunkt seiner Tätigkeit lag zunächst durchaus im Kampfe gegen die unter dem Stichwort „Börsensteuern“ dem Kapitalverkehr zugeordneten Belastungen.

Durch das Gesetz vom 1. Juli 1881 betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben waren alte Wertpapiere zum ersten Mal mit einer Emissions- und einer Umsatzsteuer in mäßiger Höhe belegt worden. Die Agitation gegen die Börse sah darin nur einen bescheidenen Anfangs-

erfolg. Siemens, der damals nicht Mitglied des Reichstages war, hatte den Versuch gemacht, durch seinen oben erwähnten Vortrag im Verein Berliner Kaufleute und Industrieller über „die Natur und den Wert des Differenzgeschäftes“, der auch als Flugschrift herausgegeben wurde*), dieser Agitation entgegenzutreten und Klarheit über die volkswirtschaftliche Berechtigung und Notwendigkeit des „Terminhandels“ zu verbreiten.

Im Juni 1884 legte die Regierung auf Betreiben konservativer Kreise dem Reichstag den Entwurf einer Novelle zum Reichsstempelgesetz vor. Der Grundgedanke war, entsprechend den Vorschlägen des konservativen Abgeordneten von Wedell-Malchow, die Ersetzung des festen durch einen prozentualen Umsatzstempel. Die Vorlage war bei Schluß der Session noch unerledigt. In der neuen Session nahm Wedell-Malchow die Vorlage mit einigen Abänderungen als Initiativ-Antrag wieder auf. Die nationalliberale Fraktion brachte einen Gegenentwurf ein, der statt des prozentualen Stempels eine Klassensteuer, statt des Registerzwanges den Schlußnotenzwang vorschlug.

Bei der ersten Beratung der beiden Entwürfe am 21. Januar 1885 setzte sich Siemens in einer großen Rede grundsätzlich mit den börsenfeindlichen Tendenzen auseinander. Er bekannte gleich zu Eingang seiner Ausführungen, daß er als Mitleiter eines der größten deutschen Bankinstitute ein gewisses persönliches Interesse an dem Gesetz habe; „wenn auch vielleicht nicht ein so direktes Interesse wie das der Großgrundbesitzer an der künftigen Erhöhung der Getreidezölle“. Er halte es für richtig, das vorher klarzustellen. „Sie mögen dann erwägen, welchen Wert Sie meinen Deduktionen beimessen wollen.“

Über das Wesen der Börse führte er aus:

„Die Börse ist weder so schlecht, wie man sie macht, noch ist sie so gut, wie man sie macht. Die Börse ist ein Ort, wo viele Leute zusammenkommen, um ihre Geschäfte zu treiben, und Sie ist gerade so gut und so schlecht wie das Publikum, welches sie besucht. Wenn wir annehmen, daß unser wirtschaftliches Leben ein organisches ist, und sie dasselbe vergleichen wollen mit dem menschlichen Organismus, so ist das

*) Heft 3 der Handelspolitischen Zeitfragen. Berlin, F. u. P. Lehmann. 1883.

mobile Kapital dasjenige, was in dem menschlichen Organismus die Blutzirkulation bedeutet. Das Zentralorgan, in welchem diese Blutzirkulation reguliert wird, ist im menschlichen Organismus das Herz, im wirtschaftlichen Organismus die Börse, welche die Ausglei chung des mobilen Kapitals besorgt. Mit Hilfe dieses Organismus wird die Güterverteilung überwacht. Überschuß der Produktion an dem einen Ort und Defizit an dem anderen Ort werden durch die Börse als Zentralpunkt am leichtesten ausgeglichen. Die große Menge aber der Geschäfte, die an der Börse zusammenströmen, hat die Wirkung, daß durch die Ausglei chung der Verschiedenheiten eine gewisse Stetigkeit der Preise erzeugt wird. Es ist ein allgemeines Gesetz, welches leider meines Dafürhaltens noch nicht genug anerkannt wird, daß mit der Größe des Marktes die Möglichkeit der Schwankungen und Ungleichheiten vermindert wird. Je größer der Markt, um so gleichmäßiger, um so ruhiger wird das Geschäft, um so mehr wird die Fähigkeit des einzelnen, wirtschaftliche Verschiedenheiten und Ungleichheiten zu erzeugen, beschränkt. Wir haben sämtlich ein Interesse an der Aufrechterhaltung einer solchen Organisation, sowohl der Landwirt, welcher des Absatzes seiner Produkte zu jeder Zeit sicher sein will, als auch der Fabrikant, der sich die Rohprodukte für seine Fabrikation zu verschaffen hat. Der Vorteil für die Allgemeinheit aber ist der, daß auch der wirtschaftlich Schwache sein Recht findet, insofern als derjenige, der kleine Beträge gebraucht, dieselben zu den gleichen Preisen erhalten kann, wie der Großhändler."

Siemens hob dann die politische Bedeutung der Börse hervor. Diese Institution des Friedens werde unter Umständen genau dieselbe Rolle bei der Verteidigung der wirtschaftlichen Interessen eines Landes übernehmen können, welche im Kriege die Armee übernimmt.

Die Einwendungen des Handelsstandes gegen den Antrag Wedell-Malchow richteten sich zunächst grundsätzlich dagegen, daß eine Steuer von der Bewegung des Kapitals erhoben werden solle. Man halte eine Steuer nur zulässig von dem durch diese Bewegung Erworbenen. Über das Verhältnis von Geschäftsumsätzen und Geschäftsgewinn seien offenbar ganz irrige Vorstellungen in Kurs. Die Deutsche Bank z. B. habe im Jahre eine Dividende verteilt, die nur $\frac{4}{10}$ vom Tausend ihres Umsatzes in Höhe von rund 13 Milliarden Mark ausmache. Ein ganz

erheblicher Teil des heutigen Geschäftes werde die ihm zugedachte Steuer nicht tragen können und deshalb nach dem Auslande gehen. Wenn man sich bestrebe, hier in Berlin nicht nur das nationale, sondern auch ein möglichst großes überseeisches Geschäft zu konzentrieren, wie das durch die Partei des Antragstellers durch die Befürwortung der Errichtung einer Reichs-Überseebank geschehen sei, dann sei es doch widersinnig, zugleich Gesetze zu machen, die das Geschäft nach dem Auslande treiben müßten. Aber auch soweit die Geschäfte in Deutschland weiter abgewickelt würden, sei garnicht daran zu denken, daß diejenigen Personen, denen die Steuer nach der Absicht der Antragsteller zugedacht sei, die Steuer tragen würden. Die Steuer werde auf das Publikum abgewälzt werden. Die Deutsche Bank habe 1883 etwa $4\frac{1}{2}\%$ der gesamten Börsensteuer gezahlt; davon seien nur 2% für Rechnung der Bank selbst gegangen, die anderen 98% seien den Kommittenten belastet worden. Am schlimmsten werde die Arbitrage getroffen, da deren geringe Gewinne einen hohen Stempel am wenigsten ertragen könnten. Die Arbitrage aber sei bei den unvermeidlichen Schwankungen der Zahlungsbilanz der Schutz unserer Währung. Schließlich werde eine scharfe Besteuerung der Umsätze den kleinen Zwischenhandel sowohl im Waren- wie im Effektengeschäft ausschalten und so eine Zentralisation der Geschäfte erzwingen, wie sie gerade den Antragstellern am wenigsten gefallen werde.

An den Ausschußberatungen über das Gesetz nahm Siemens eifrigen Anteil. Es gelang ihm, manche kleine Verbesserung durchzusetzen und manchen Mißgriff abzuwenden, aber das Zustandekommen des Gesetzes vermochte er nicht zu verhindern.

Die „Septennatswahlen“ von 1887.

Der im Herbst 1884 gewählte Reichstag fand im Januar 1887 ein vorzeitiges Ende. Die Zuspizung der außenpolitischen Lage und die Gefahr eines Zweifrontenkrieges veranlaßten die Reichsregierung, im November 1886 eine Vorlage über die Erhöhung der Friedenspräsenzstärke des Reichsheeres an den Reichstag zu bringen. Die Erhöhung wurde auf sieben Jahre verlangt. Als die oppositionelle Mehrheit des Reichstags, bestehend aus dem Zentrum mit seinem polnischen, elßässischen und westfälischen Anhang, den Deutschfreisinnigen, der Deutschen Volks-

partei und den Sozialdemokraten, am 14. Januar 1887 das „Septennat“ zu Fall brachte, erhob sich unmittelbar nach der Verkündung des Abstimmungsergebnisses Fürst Bismarck und verlas die Kaiserliche Botenschaft, die den Reichstag für aufgelöst erklärte.

Die drei Minderheitsparteien, die dem „Septennat“ ihre Zustimmung zu geben bereit waren, die Konservativen, Freikonservativen und Nationalliberalen, schlossen sich zum gemeinschaftlichen Wahlkampf auf Grund der gegenseitigen Anerkennung und Wahrung ihres Besitzstandes in dem sogenannten „Kartell“ zusammen.

Ein Wahlkampf von seltener Heftigkeit begann.

Siemens hatte, obwohl er in Fragen einer weitausschauenden Außenpolitik und den eng damit verknüpften Fragen der Wehrmacht nicht auf den starren Oppositionsstandpunkt der Mehrzahl seiner deutschfreisinnigen Parteifreunde eingeschworen war, mit seiner Partei für das Triennat an Stelle des Septennats gestimmt. Er stand jetzt vor der Frage, ob er in dem Wahlkampf, der um diese Frage ausgefochten wurde, abermals sich um ein Mandat bewerben sollte. Das Gefühl der Unmöglichkeit, seine Parteifreunde in dem bevorstehenden schweren Kampfe im Stiche zu lassen, gab für ihn um so mehr den Ausschlag, als er mit einer Anzahl von diesen, wie Heinrich Rickert, Theodor Barth, Carl Schrader, Friedrich Rapp, in nahe und freundschaftliche Beziehungen getreten war.

Er war sich klar darüber, daß er bei seinem Verwaltungsrat dieses Mal auf ernsthafte Schwierigkeiten stoßen würde. Der Verwaltungsrat hatte sich im Herbst 1884, wie oben erwähnt, ausdrücklich das Recht vorbehalten, bei einer Neuwahl erneut Stellung zu nehmen. Einflußreiche Mitglieder des Verwaltungsrates, darunter der stellvertretende Vorsitzende Freiherr von der Heydt, waren einer abermaligen Kandidatur Georg Siemens' bei der scharfen Zuspitzung des Verhältnisses von Opposition und Regierung durchaus abgeneigt.

Da Siemens in jener Zeit ohnedies entschlossen war, der Deutschen Bank den Rücken zu kehren, wenn nicht durch den Rücktritt des Herrn Jonas aus der Direktion die Bahn für eine aktivere Geschäftspolitik freigemacht würde, spielte er das Prävenire, indem er am 13. Januar 1887 an den Vorsitzenden des Verwaltungsrates ein formelles Entlassungsgesuch richtete. Er schrieb darüber am 21. Januar 1887 an seine Frau:

„Meine Angelegenheit liegt hier sehr komisch. Ich habe meine Entlassung wieder einmal beantragt; dazu hat v. d. Heydt nebst einigen Freunden gefordert, daß mir die Erlaubnis zur Kandidatur für den Reichstag versagt werde, anderen Falls sei mir zu künden. Rickert fordert hautement, daß ich kandidieren soll. Schrader und Barth verlangen, daß ich unter allen Umständen die Deutsche Bank halten soll. Delbrück hat einen sehr komplizierten Vorschlag: daß ich durch dreimonatlichen Urlaub, d. h. durch die Flucht, mich allem entziehen soll und dann als frischgeborenes unschuldiges Kind wieder zurückkommen möge. Ich aber habe beschlossen, mich auf das Sofa zu legen, Zeitungen zu lesen, die anderen Leute sich den Kopf zerbrechen zu lassen und mein Kismet abzuwarten. Seit diesem Beschluß befinde ich mich sehr behaglich.“

Der Vorsitzende des Verwaltungsrates, Adalbert Delbrück, versuchte zu vermitteln und zu diesem Zweck von Siemens eine Erklärung zu extrahieren, daß dieser sein bei den Neuwahlen etwa behauptetes Mandat spätestens bis zum 1. Juli 1887 wieder niederlegen werde. Siemens lehnte eine bindende Zusicherung nach dieser Richtung hin ab. Nachdem es ihm gelungen war, zunächst einmal die Frage seines Kollegen Jonas zu klären und diesen zum freiwilligen Ausscheiden aus der Direktion der Deutschen Bank zu bestimmen, setzte er auch in der Frage seiner Kandidatur seinen Willen durch: Freiherr v. d. Heydt und seine Freunde nahmen von Anträgen, die Siemens die Annahme eines neuen Mandats versagen sollten, Abstand.

Bei der Wahl vom 21. Februar 1887 behauptete Georg Siemens sein Mandat. Seine Partei allerdings wurde in die Pfanne gehauen: von 67 Reichstagsitzen, die sie im alten Reichstag innegehabt hatte, behielt sie nur 32.

Der Wahlkampf war Siemens nicht leicht geworden. Kleine Ungeschicklichkeiten seiner übereifrigen Parteifreunde im Koburger Kreise verdarben ihm die Laune. An seine Frau schrieb er im Januar 1887:

„Die Versammlung in Koburg war gedrängt voll; und man hat mich angehört mit dem Bestreben, mir Beifall zu zollen. Rickert hatte mächtig vorgearbeitet. Ich war sehr gründlich, habe meiner Ansicht nach sehr wichtige, bisher unbekannte Dinge gesagt und bewiesen. Aber ich glaube, daß ich dadurch etwas langweilig wurde. Meine Fähigkeit zu reden

nimmt von Jahr zu Jahr ab. Die ursprüngliche Lebhaftigkeit verliert sich, und ich bin trotzdem nicht Herrscher über die Form geworden. Ich glaube, daß dieses an meinem Geschäfte liegt, das mir eine gewisse Verachtung gegen das Reden beigebracht hat. Ich werde selbst nicht warm dabei."

Zurückhaltung in der parlamentarischen Tätigkeit.

Georg Siemens' Abneigung gegen das Reden war in aller Tat so stark, daß er während der ganzen Legislaturperiode im Plenum des Reichstags nicht ein einziges Mal die Tribüne bestieg. Seine Arbeitskraft gehörte nach dem Rücktritt des Herrn Jonas in erster Linie den großen Geschäften und weitausschauenden Unternehmungen, die er in jener Zeit mit verstärktem Nachdruck betrieb (Italien, Nordamerika, Argentinien) oder neu einleitete (Balkanstaaten, Türkei). Aber wenn auch durch diese erweiterte und verstärkte Tätigkeit in seinem eigentlichen Berufe seine Wirksamkeit als Abgeordneter zeitweise völlig überschattet wurde, so blieb er doch mit den politischen Dingen und den parlamentarischen Arbeiten in engem Konnex und wünschte, dies auch für die Zukunft zu bleiben.

Für die Neuwahl, die zu Beginn des Jahres 1890 stattfand, bewarb er sich deshalb erneut um das Koburger Mandat.

Die Rede, mit der er am 17. November 1889 in einer Versammlung zu Koburg den Wahlkampf eröffnete, gibt einen wichtigen Einblick in die politischen Anschauungen, zu denen er sich damals bekannte.

Er sprach zunächst über sein Verhältnis zur nationalliberalen Partei. Er selbst habe früher dieser Partei angehört und habe, ebenso wie seine nächsten Freunde, nie nachgelassen in den Versuchen, die Verbindung mit ihr aufrecht zu erhalten. Das sei jedoch von Jahr zu Jahr schwerer geworden. Ursache sei der Anschluß der Nationalliberalen an die von dem Fürsten Bismarck im Jahre 1878 eingeleitete Handels- und Finanzpolitik. Die Angebote von liberaler Seite, dem Reiche die benötigten Mittel durch eine Reichseinkommensteuer und eine Reform der Branntwein- und Zuckersteuer zu schaffen, seien damals vom Reichskanzler nicht in Betracht gezogen worden. Die Konservativen hätten von der Reform der Zucker- und Branntweinsteuer eine Beeinträchtigung der

Interessen der Grundbesitzer befürchtet. Der Großgrundbesitz beherrsche in Preußen die Bureaucratie, sowohl die zivile als auch die militärische. Bismarck habe der Stimmung dieser Kreise Rechnung getragen; denn er sei von jeher von der Auffassung ausgegangen, „daß es gewisse regierende Klassen in jedem Staate geben müsse, in denen die Regierungstraditionen sich vom Vater auf den Sohn fortpflanzten“. Diese aristokratische Auffassung habe zu dem Schlusse geführt, daß man jene Klassen auch in ihrer vermögensrechtlichen Stellung nach Kräften erhalten müsse. Mit dem Großgrundbesitz des Ostens habe sich nun die Großindustrie des Westens zusammengefunden. Diese Koalition habe den Vorschlag gemacht, für die Aufbringung der Geldbedürfnisse des Reiches durch Getreidezölle auf der einen Seite, industrielle Schutzzölle auf der anderen Seite zu sorgen. Die linksstehenden Nationalliberalen hätten damals (1879) gegen diese neuen Zölle gestimmt, dagegen habe der andere Teil der Partei unter Führung des Herrn von Bennigsen sich bereit finden lassen, für die zuerst geforderten Zölle zu stimmen, weil diese noch verhältnismäßig niedrig gewesen seien.

Die Wirkung des Schutzollsystems sei gewesen, die Inlandspreise der geschützten Produkte und Waren um den Betrag des Zolles über den Weltmarktpreis zu erhöhen. Das gelte namentlich für die Getreidezölle. Die Erhöhung des Inlandspreises um 5 Mark pro Doppelzentner komme bei dem importierten Getreide dem Reich, bei dem im Inland erzeugten Getreide den verkaufenden Wirtschaften, im wesentlichen den 25000 Wirtschaften von mehr als 100 Hektar zugute. Diese Begünstigung einer einzelnen Klasse auf Kosten der arbeitenden Masse der Bevölkerung verstoße gegen den Grundsatz der Gerechtigkeit. Ähnlich sei die Wirkung der Industrieschutzzölle.

Bennigsen habe 1879 dem Getreidezoll zugestimmt, weil er damals nur eine Art statistischer Abgabe sein sollte. „Aber hat man erst einmal die süße Gewohnheit des Sündigens angenommen, so stumpft sich das Gefühl dafür ab.“ Die Nationalliberalen hätten dann auch die Erhöhungen der Jahre 1885 und 1887 mitgemacht, und so sei es schließlich zum Bruch gekommen.

Über die Stellung seiner Partei zu den sozialistischen Bestrebungen führte er aus:

Die gegenwärtige Erscheinungsform des uralten sozialistischen Ge-

danke sei, daß die sozialistischen Parteien sich des Staates bemächtigen wollten, um von oben her durch Regelung der Produktion die allgemeine Not zu lindern. Der Liberalismus sei immer von dem entgegengesetzten Satze ausgegangen, daß es gelte, „die Individualität zu entwickeln, alle die Leute in der Schule, in der Kirche bis zur höchsten Vollkommenheit auszubilden, sie in der Familie zum Zusammenleben und in der Gemeinde und im Staate zu gemeinsamer Arbeit in Kommunalverwaltung und Parlament an den Zwecken der Gemeinde und des Staates zusammenzuführen. Kurz und gut, wir sind von der Ansicht ausgegangen, der erste Satz für das Fortleben der Menschen ist nicht die Hilfe von außen, sondern seine persönliche Tüchtigkeit. Und wir glauben, daß die persönliche Tüchtigkeit leidet von dem Augenblick ab, wo jemand in seinen Bestrebungen zuerst nach der Hilfe des Staates ruft.“

Nun liege es nahe, daß ein Staat, der die Lebensbedürfnisse von großen Klassen der Bevölkerung durch seine Gesetzgebung verteuere, das Borgefühl habe, es müsse sich daraus eine Unzufriedenheit bilden; der sich daraus ergebenden Gefahr wolle man vorbeugen durch ein System von Zuckerbrot und Peitsche. Auf der einen Seite handhabe man das Sozialistengesetz in einer Weise, die der liberalen Auffassung vom Rechte der freien Meinungsäußerung widerspreche; auf der anderen Seite lasse man von Staats wegen eine Fürsorge für die arbeitenden Klassen eintreten. Die liberalen Parteien seien nie arbeiterfeindlich gewesen; die Aufhebung der Leibeigenschaft sei von Trägern liberaler Ideen durchgeführt worden, die Arbeiterschutzgesetze seien von liberalen Abgeordneten in erster Linie befürwortet worden. Dagegen habe seine Partei dem Unfallversicherungs- und Invaliditätsversicherungsgesetz nicht zustimmen können. Man würde nach seiner Ansicht die mit diesen Gesetzen erstrebten Zwecke leichter und billiger erreichen mit einer Verstärkung der freien Klassen.

Die alten Freunde von der nationalliberalen Partei würden sich voraussichtlich auch in den sozialen Fragen von den Freisinnigen trennen, und so werde die Entfremdung nach und nach zum völligen Bruche führen.

Den Fürsten Bismarck nannte Georg Siemens in jener Rede „den größten Mann, den Deutschland seit einem Jahrhundert erzeugt“ hat. „Aber“, so fügt er hinzu, „wir können uns von dem Gedanken nicht freimachen, daß er in seiner Finanzpolitik einen geradezu gefährlichen Weg ein-

geschlagen hat. Wir sind ihm gefolgt in der auswärtigen Politik, wir bewundern auf der einen Seite die Entschlossenheit, mit der er vorwärts geht, und auf der anderen Seite die Mäßigung, mit der er sich von zu weit gehenden Forderungen zurückhält und durch die er den Frieden sichert. Aber in den Fällen, wo es sich nicht um Fragen der Taktik und Strategie, sondern wo es sich um Grundsätze handelt, da stehen wir bescheiden, aber fest zu unseren Anschauungen.“

Wie Georg Siemens über den Führer seiner Partei, den schärfsten Opponenten Bismarcks, dachte, darüber äußerte er sich in derselben Zeit in einem Briefe an einen Parteigenossen:

„Unser Freund Richter wird täglich unvernünftiger. Nachdem die Nationalliberalen den Böbfinn mit dem Kartell gemacht haben, wäre es keine schlechte Politik gewesen, alle die Leute aufzunehmen, welche den Sprung nicht mitmachen wollen. Statt dessen Kleinliche und unnütze persönliche Angriffe, welche in der Partei selbst das größte Mißbergnügen erregen, gegen den Kaiser, gegen Jordanbeck usw.“

Auch abgesehen von der Person Eugen Richters hat Siemens oft genug die doktrinaire und allzu parteipolitische Einstellung seiner Freunde bedauert. So schrieb er am 29. Juli 1887 an Henry Willard, der ihn um seinen Rat bei der Gewinnung eines ständigen Berichterstatters für seine Zeitungen gebeten hatte:

„Es war mir in Berlin nicht möglich, einen besseren Mann als W. zu finden, der mit Findigkeit und Verbindungen am Platz zugleich ein gewisses Urteil darüber vereint, was unter europäischen Verhältnissen für Amerika von Interesse ist. Unsere parlamentarischen Freunde, an welche ich zuerst gedacht hatte, sind zu sehr in die kleine Opposition verrannt und verlieren zu leicht das Urteil über den Unterschied zwischen Wichtigem und Unwichtigem.“

1890 bis 1893.

Bei der Wahl des Jahres 1890 sandte der Koburger Kreis Georg Siemens abermals als seinen Abgeordneten in den Reichstag.

In die ersten Monate der neuen Legislaturperiode fiel der Rücktritt des Fürsten Bismarck und die Ernennung des Generals von Caprivi zum Reichskanzler.

Über die Haltung seiner Partei zu dem neuen Kanzler schrieb Georg Siemens am 28. Juni 1890 an einen Parteifreund:

„Der Gegensatz zwischen Rikert und Richter erklärt sich aus der Verschiedenheit des Temperaments. Rikert ist mehr Staatsmann, welcher Dinge zu schaffen wünscht; Richter sucht den Schwerpunkt seiner Tätigkeit mehr in der Opposition. Er würde nach seinem ganzen Charakter in Verlegenheit kommen, wenn man ihm vorschläge, selbst die Regierung zu ergreifen. Seine Taktik gegenüber dem neuen Kanzler war deshalb die, sofort Mißtrauen zu zeigen, während die anderen, welche ebensowenig an liberale Umwandlungen in der Regierung glaubten, von der Ansicht ausgingen, daß man anfänglich in der Defensiv bleiben solle.“

Siemens hatte in der neuen Legislaturperiode Gelegenheit, an der Beratung des Gesetzentwurfes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches mitzuwirken und dabei eine für die Entwicklung der deutschen Elektrizitätsindustrie sehr wichtige Arbeit zu leisten.

Im Gegensatz zum Postregal, das auf Grund der Reichsverfassung durch ein besonderes Gesetz vom 28. Oktober 1871 abgegrenzt und unter strafrechtlichen Schutz gestellt worden war, hatte man bis zum Jahre 1892 bezüglich des Telegraphen- und Fernsprechwesens ein Monopol des Reiches noch nicht gesetzlich festgelegt. Die im Laufe der achtziger Jahre einsetzende außerordentlich schnelle Ausdehnung des Fernsprechwesens gab Veranlassung, das tatsächliche Telegraphenmonopol des Reiches gegen jede Anfechtung gesetzlich sicherzustellen. Im Februar 1891 wurde dem Reichstag ein Gesetzentwurf über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches vorgelegt, der dem Reiche das ausschließliche Recht sichern sollte, Telegraphen- und Telephonanlagen nicht nur zu betreiben, sondern auch herzustellen. Der Reichskanzler sollte befugt sein, für einzelne Strecken oder Bezirke das Recht der Anlage und des Betriebs von Telegraphen- und Telephonleitungen an andere zu verleihen. Sodann waren in dem Gesetz eine Anzahl von Fällen bezeichnet, in denen die Anlage und der Betrieb von Telegraphenleitungen, jedoch nicht für den öffentlichen Verkehr, sondern nur für den Gebrauch des Eigentümers, ohne Reichsgenehmigung gestattet sein sollten.

Die junge Starkstromindustrie fühlte sich durch diesen Gesetz-

entwurf in hohem Grade beunruhigt. Es wurde die Befürchtung laut, daß, da der Starkstrom unter Umständen die Schwachstromleitungen stören könnte, die Telegraphenverwaltung für ihre Leitungen eine bevorzugte Stellung fordern und dadurch die Ausbreitung der Elektrizitätsindustrie hemmen werde. Der lebhafte Meinungsaustrausch über diese Angelegenheit veranlaßte die Regierung, dem Bundesrat einen weiteren Gesetzentwurf über elektrische Anlagen vorzulegen, der den Grundsatz aufstellte, daß elektrische Leitungen, die auf, über oder unter öffentlichem Grund und Boden geführt würden, den Betrieb bereits bestehender elektrischer Anlagen nicht behindern und die Benutzung von öffentlichem Grund und Boden für die spätere Errichtung von öffentlichen Zwecken dienenden elektrischen Telegraphen-, Fernsprech- und Signalanlagen nicht unmöglich machen dürften.

Die vom Reichstag für die Beratung des Gesetzentwurfs über das Telegraphenwesen eingesetzte Kommission, der auch Siemens angehörte, stellte sich in ihrer Mehrheit auf den Boden der Regierungsvorlage. Sie erkannte an, daß der Grund und Boden, soweit die Verlegung elektrischer Leitungen in Betracht kommt, in erster Linie dem Staate zur Verfügung stehen müsse. Über eine technische Abgrenzung des Verfügungsrechtes der Postverwaltung, auf die Siemens besonderen Wert legte, konnte sich die Kommission nicht einigen. Ebenso gelang es ihm nicht, durchzusetzen, daß die Inkraftsetzung des Gesetzes über das Telegraphenwesen abhängig gemacht wurde von dem gleichzeitigen Inkrafttreten des Gesetzes über die elektrischen Anlagen.

Dagegen stellte sich der Ausschuß des Deutschen Handelstages, vor dem Siemens am 17. April 1891 über die Angelegenheit referierte, auf den von diesem vertretenen Standpunkt. Er stellte Übereinstimmung darüber fest, daß die in dem Telegraphenmonopol liegende Gefahr nur dadurch beseitigt werden könnte, daß dem Gesetzentwurf ein Paragraph des Inhalts beigelegt würde:

„Reichstelegraphen- und Fernsprecheinrichtungen müssen so angelegt werden, daß sie gegen Einwirkungen benachbarter elektrischer Einrichtungen und Leitungen, mögen dieselben bestehen oder erst in Zukunft hergestellt werden, möglichst in sich selbst geschützt sind.“

In den folgenden Monaten beschäftigte sich auch der Städtekon-

greß und der Elektrische Kongreß in Frankfurt a. M. mit der Frage des Ausgleichs zwischen den Interessen der Telegraphenverwaltung und der sonstigen elektrischen Betriebe. Der elektrische Kongreß, an denen neben den ersten Koryphäen der Elektrotechnik auch die Vertreter fast aller Staats Telegraphen der Welt teilnahmen, sprach sich dahin aus, daß ein praktisch ausreichender Selbstschutz für alle Leitungen durchaus möglich sei.

Bei der zweiten Lesung des Gesetzentwurfs im Reichstagsplenun vertrat Siemens am 23. und 25. Februar 1892 in wiederholten Reden die Entwicklungsfreiheit der Elektrizitätsindustrie.

Er führte u. a. aus:

„Man hat gesprochen von dem Widerstreit der allgemeinen Staatsinteressen gegenüber Privatinteressen, und man hat alle Einwendungen, welche von seiten der Industrie erhoben worden sind, von diesem Gesichtspunkt aus zu beseitigen gesucht und auch zu beseitigen gewußt. Ich kann nicht genug wiederholen, daß es sich in diesem Falle nicht um Privatinteressen, sondern um sehr starke nationale Interessen handelt. . . Wenn Sie sich die Debatte über die Handelsverträge zurückerufen, so werden Sie sich erinnern, daß einer der Hauptgesichtspunkte der war: wie machen wir die deutsche Nation konkurrenzfähig gegenüber dem Auslande? Derjenige, der über die billigsten Arbeitsgelegenheiten, über die billigsten Arbeitsmethoden, über die besten Arbeitsmittel gebietet, der gewinnt den Sieg in der großen internationalen Konkurrenz. Darum allein handelt es sich: wie können wir diese neue Kraft, deren Anwendung unaufhaltbar vor sich gehen wird, in den Dienst unserer Industrie einführen, und wie können wir es sicher erreichen, daß sie wirklich so funktioniert, wie sie funktionieren kann und wie sie funktionieren soll? — Der Herr Staatssekretär (v. Stephan) unterschätzt diese Bedeutung. Er hat uns auseinandergesetzt, bis jetzt sei ja noch gar nicht soviel gemacht, die Elektrizität sei vorläufig noch sehr teuer, sie lasse sich nicht an die Strippe legen und man irre sich, wenn man zuviel von ihr erwarte. Meine Herren, der Herr Staatssekretär irrt sich in hohem Maße. Wir haben nicht darauf zu blicken, was schon existiert, sondern auf das Gesetz der Entwicklung, und dieses Entwicklungsgesetz beweist, daß die Elektrizität in einer Weise fruchtbar wirken wird, die wir heute noch gar nicht mit Bestimmtheit schätzen können. Wir können nur das Eine schon sagen, daß sie in einer

ganzen Reihe von Arbeitsgebieten eine billigere Kraft geworden ist, als andere."

Siemens verwies dabei auf die Entwicklung der Lichtelektrizität, der elektrischen Straßenbahn sowie der elektrischen Kraftübertragung und Kraftverteilung. Angesichts der Bedeutung dieser Entwicklung mußten bei der Einführung des Reichsmonopols für Telegraphen und Telephon Grundsätze in das Gesetz hineingeschrieben werden, die statuieren, daß der Raum, welcher für die Elektrizität unentbehrlich ist, nicht von einer Leitung in solcher Weise ausgenutzt werden darf, daß eine zweite Leitung daneben unmöglich wird. Die Frage, ob es tatsächlich möglich sei, konkurrierende Leitungen nebeneinander so laufen zu lassen, daß sie sich nicht stören, wurde von Siemens bejaht. „Nun sagt der Herr Staatssekretär, es bedürfe keiner solchen Bestimmung; man könne ihm bisher keinen Mißbrauch seiner Gewalt in irgendeiner Richtung nachweisen; er habe noch nichts gehindert. Das will ich vollständig zugeben. . . Es handelt sich nicht allein darum, daß Dinge verboten werden auf Grund des Verbotrechtes; es kann auch der Mut zu Anlagen von vornherein genommen werden. Und wenn man diesen nimmt und alles erschwert, dann hindert man auch, ohne verboten zu haben. Es fällt mir gar nicht ein, den Herrn Staatssekretär angreifen zu wollen. Ich habe in meiner privaten Beschäftigung vielleicht mehr Gelegenheit als andere Mitglieder des Hauses, das zu erkennen, was er für den Verkehr geleistet hat, und ich weiß, wie unendlich viel in unserer kommerziellen und industriellen Entwicklung ihm und der Rücksichtslosigkeit, mit der er diese Interessen vertreten hat zu verdanken ist. Diese Rücksichtslosigkeit fühlen wir auch hier. Aber er wird es uns nicht übelnehmen, wenn wir uns dagegen nach Kräften wehren. Der Standpunkt des Verkehrsinteresses ist ein anderer als der der militärischen Interessen. Der Militär richtet sein Hauptaugenmerk auf die Herstellung der Sicherheit; dasjenige, was der Verkehrsinteressent erstrebt, ist Freiheit."

Das Ergebnis der Erörterungen war schließlich, daß in das Telegraphengesetz ein Paragraph aufgenommen wurde, der bestimmte:

Elektrische Leitungen sollen in Fällen, in denen eine Störung des Betriebs der einen Leitung durch die andere eingetreten oder zu befürchten ist, nach Möglichkeit so ausgeführt werden, daß sie sich nicht störend

beeinflussen, und zwar auf Kosten desjenigen Teiles, der durch eine spätere Anlage oder eine spätere Änderung einer bestehenden Anlage diese Störung oder Gefahr veranlaßt.

Dieses erträgliche Kompromiß war vorwiegend dem sachkundigen, energischen und geschickten Eintreten Georg Siemens' für die Entwicklungsmöglichkeiten der elektrotechnischen Industrie zu danken.

Neben dem Telegraphengesetz war es eine neue Erhöhung der Reichssteuermelabgaben, die Georg Siemens Veranlassung zu intensiver parlamentarischer Mitarbeit in jenen Jahren gab. Bei der ersten Beratung der Novelle, die von der Reichsregierung mit anderen Steuergesetzen zur Deckung der Kosten der Militärvorlage von 1893 dem Reichstag vorgelegt wurde, nahm er Veranlassung, in einer groß angelegten Rede das Wesen und die Aufgaben der Börse aus der gewaltigen Entwicklung der neuzeitlichen Wirtschaft heraus zur Darstellung zu bringen und gleichzeitig die Ursachen der weitverbreiteten Abneigung gegen diese Einrichtung zu beleuchten.

„Wir befinden uns“, so führte er am 19. Januar 1893 aus, „in einem revolutionären Jahrhundert, dem revolutionärsten Jahrhundert seit den letzten 2000 Jahren. Die mit der Entwicklung der Wissenschaft zusammenhängende Beherrschung der Naturkräfte hat unsere Produktionsverhältnisse vollständig verändert: die Einführung des Dampfes auf den Eisenbahnen hat den Begriff des Raumes verändert; die Elektrizität hat den Begriff der Zeit verschoben; das Licht hat den Unterschied zwischen Tag und Nacht verringert — kurz, wir befinden uns in einer vollständigen Revolution.“

„Wenn Sie sich die Zeit vor 120 Jahren vergegenwärtigen, so können Sie wahrnehmen, daß zur Herstellung eines Fabrikates, welches heute ein Spinner mit Hilfe der Maschinen in einem Tage herstellt, vor 120 Jahren die Arbeit von 1000 Spinnern notwendig war. Wenn heute also in Deutschland 250 000 Spinner arbeiten, die von ungefähr 128 000 Pferdekraften in Dampfmaschinen unterstützt werden, so erzeugen diese 250 000 Spinner heute ein Arbeitsprodukt, wozu vor 120 Jahren 250 Millionen notwendig waren. . .“

„Demgegenüber kann man sich nicht wundern, daß verschiedene

Klassen unserer Bevölkerung durch diese notwendigen und nach meiner Ansicht nützlichen Veränderungen in das höchste Erstaunen und dadurch auch in einen gewissen Gegensatz versetzt worden sind. Ich verstehe, daß die konservative Partei, welche seit dem Mittelalter sich auf dem Grundbesitz, auf dem Kriegsdienst und der persönlichen Kraft aufgebaut hat, es schwer empfindet, wenn neue Kräfte auftauchen, die statt ihrer gegenwärtig die Lasten des Staates und der Kultur auf sich nehmen und damit die Partei des Grundbesitzes und des Militärdienstes im großen und ganzen überflüssig machen. Ich verstehe es auch, wenn die Sozialdemokratie den Kapitalismus angreift, obgleich die Sozialdemokratie zurzeit noch darin unklug handelt; denn das muß sich die Partei sagen, daß die erste Voraussetzung ihrer Existenz die Wiedereinführung der persönlichen Freiheit gewesen ist. Diese aber wurde erst durch die industrielle Entwicklung möglich. Diese soziale Revolution, die die Voraussetzung der Sozialdemokratie gewesen ist, ist durch das mobile Kapital, welches die Industrie geschaffen hat, herbeigeführt worden. Mit philosophischen Spekulationen allein schafft man keine Zustände. Zustände entstehen erst, wenn zu diesen philosophischen Überzeugungen sich zu gleicher Zeit die wirtschaftliche Notwendigkeit hinzugesellt. Erst diese wirtschaftliche Notwendigkeit, die man bei uns unter Friedrich II. zu begreifen anfang, hat zur Aufhebung der Hörigkeit geführt und in dem Zuge der Arbeiter in die Stadt erst die Vorbedingungen für die Sozialdemokratie geschaffen. Ich verstehe es vollständig, wenn die Herren heute noch über einzelne Dinge klagen; denn auch in der Industrie ist die Freiheit des Arbeiters noch nicht so groß, wie sie wünschenswert ist, und ich glaube, daß nach dieser Richtung noch viel getan werden kann und getan werden wird; aber wenn die Herren das mobile Kapital angreifen, dann greifen sie vorläufig noch den Ast an, auf dem sie selber sitzen. . .

„Der Extrakt dieser Kräftequelle ist das mobile Kapital; der Ort, wo dasselbe sich konzentriert, ist die Börse. Dort, an der Börse, tritt das mobile Kapital in einer greifbaren, für jedermann erkennbaren Form uns entgegen. Gegen diesen Ort wendet sich der Haß, aber nach meiner Überzeugung, indem er Ursache und Wirkung verwechselt.“

Siemens führt dann aus, daß die Erhöhung der Stempelabgaben ihren steuerlichen Zweck, die Vermehrung der Reichseinnahmen, schwerlich

erreichen werde; dagegen könnte „eine gewisse Schwächung der kulturellen Tätigkeit des mobilen Kapitals im Vaterlande“ die Wirkung sein. „An sich kann man eine sich aus allgemeinen Gesetzen ergebende Entwicklung im allgemeinen weder hindern noch aufhalten. Vielleicht kann man die Betätigung des Entwicklungsgesetzes an einem einzelnen Orte, also lokal im eigenen Lande, hemmen; aber die Konsequenz davon ist, daß die gleiche Entwicklung in anderen Ländern um so mehr gestärkt wird.“ Er verwies mit eingehender zahlenmäßiger Begründung auf die Behinderung der Effektenarbitrage: „Wenn wir unsere Schulden zu bezahlen haben, so müssen wir doch etwas geben, wenn wir keine Fabrikate im Augenblick disponibel haben. Geben wir keine Effekten, so geben wir Metall. Wenn wir Metall geben, so erhöhen wir unseren Diskont, und wenn der Zinsfuß unseres Landes um einen erheblichen Betrag steigt, so tritt wieder eine indirekte Benachteiligung unserer Industrie und unseres Handels ein, welcher gegenüber die im besten Falle geringe Vermehrung der Einnahmen aus der Börsensteuer auch nicht annähernd in Betracht kommt.“ Er verwies ferner — in ähnlicher Weise wie schon im Jahre 1885 — auf die Begünstigung der Konzentration des Geschäftes in Berlin; in Berlin selbst werde der kleine Mann auf die Seite geschoben werden, „und Sie tun weiter nichts, als Sie schaffen sich eine Zahl von — sagen wir — 10, 12, 20 — es kommt ja nicht darauf an — großen Leuten, die die absoluten Herrscher über die Kreditverhältnisse des Landes sein werden.“ Auf einen Zwischenruf antwortete er: „Ich werde wahrscheinlich zu den Großen gehören und könnte mir das gefallen lassen. Wenn Sie aber diese großen Leute schaffen, so schaffen Sie eine unkontrollierbare Aristokratie von großer Kraft und Macht.“

Sehr eindringlich sprach sich Siemens dieses Mal über die politische Bedeutung der Börse aus.

„Ich bin hier in diesem Hause schon oft ausgelacht worden, wenn ich den Satz vertrat, daß die Börse und namentlich das mobile Kapital auch zu gleicher Zeit eine starke politische Macht sei. In einem Lande mit einer entwickelten Industrie hängt die Frage nach der Ernährung und nach der Steuerkraft der Bevölkerung eng zusammen mit der Beschaffung von Arbeitsgelegenheit. Ich brauche hier bloß die Frage aufzuwerfen: glauben Sie, daß unser eigenes Land, falls es ohne Industrie

wäre, mit Hilfe einer lediglich aus dem Grundbesitz ihre Nahrung und ihren Erwerb ziehenden Bevölkerung die Militärlast tragen könnte, die wir gegenwärtig tragen und deren Erhöhung man vorschlägt?

„Also wir brauchen die Schaffung von Arbeitsgelegenheit. Wir bedürfen zur Ernährung unserer Bevölkerung des Exports von Fabrikaten; wenn wir keine Fabrikate exportieren können, müssen wir Menschen exportieren.“

„In unserem Zeitalter wird jede wirtschaftliche Frage zugleich zu einer politischen. Die Theorie des Fürsten Bismarck, daß man politisch Freund und wirtschaftlich Feind einer anderen Nation sein könne, ist glatt zu Boden gefallen; die verbündeten Regierungen selbst haben dieselbe gegenwärtig aufgegeben, wie die Handelsvertragsverhandlungen beweisen.“

„Neben dem durch Pulver und Blei geführten Soldatenkrieg hat sich ein nicht minder rücksichtslos geführter wirtschaftlicher Kampf entwickelt, in welchem die europäischen Nationen um Sicherstellung ihrer Ernährung streiten. Das mobile Kapital hat nicht nur einen wesentlichen Teil dieses Kampfes selbst zu übernehmen, sondern auch zugleich die Vorbereitungen zu treffen, daß ein etwaiger Soldatenkrieg von Erfolg begleitet sein muß. Ich möchte die Rolle des an der Börse konzentrierten mobilen Kapitals geradezu mit derjenigen vergleichen, welche der Generalstab einer Armee in dem Soldatenkrieg einnimmt.“

Zum Beleg für diese Auffassung exemplifizierte er auf die Bewegung der russischen Wertpapiere, die Ende der 80er Jahre in Deutschland aus politischen Gründen abgestoßen wurden, und auf die italienischen Werte, die von dem deutschen Kapitalistenpublikum in Unterstützung der Dreibundpolitik aufgenommen wurden: „Die kolossalen Massen, die damals bewegt worden sind, konnten nur bewegt werden durch eine aktive und zu gleicher Zeit — das kann ich getrost sagen — patriotische Spekulation.“ Er exemplifizierte ferner auf England: „Wie wäre die große Entwicklung der englischen Industrie möglich gewesen, wenn nicht die große Initiative und der Unternehmungsgeist des mobilen englischen Kapitals auf den verschiedensten Märkten neue Arbeitsgelegenheiten geschaffen hätte, wenn nicht z. B. der Eisenbahnbau fast der gesamten Welt mit Ausnahme von Europa und Nordamerika von England aus

betrieben worden wäre. Derjenige, der diese Unternehmungen einleitet, hat, wenn er nicht ganz ungeschickt verfährt, gewöhnlich auch die Macht und die Gelegenheit, für die Beschäftigung der Industrie seiner Heimat zu sorgen. Ich selbst habe Gelegenheit gehabt, dies zu beobachten. Als eine kleine Bahn im Orient gebaut wurde, wurden von dort aus 84 Prozent der Schienen und Maschinen usw. im Betrage von 30 Millionen Mark in Deutschland bestellt; die regelmäßige Erneuerung wird eine fort-dauernde Bestellung von jährlich 1 Million Mark bringen.

„Wir haben in den letzten Jahren bedauerliche Fehler gemacht. Aber wodurch sind sie entstanden? — Allmählich war in der Nation die Überzeugung wach geworden, daß wir auf einem schädlichen Wege oder vielmehr noch auf keinem Wege waren, uns an der zivilisatorischen Erschließung anderer Länder zu beteiligen. Man bestrebte sich eifrig, den Fehler, durch den wir in das Hintertreffen geraten waren, wieder gutzumachen. Die Kenntnisse, welche zur Beurteilung fremder Verhältnisse erforderlich sind, waren — ich spreche mich selber davon nicht frei — nicht in genügendem Maße vorhanden, und in der Eile, mit der man den Systemfehler wieder gutmachen wollte, sind viele und schwere Fehler begangen worden. Aber deshalb die Börse angreifen wollen, welche, wie ich wiederhole, nur der Ort ist, an welchem sich das mobile Kapital begegnet und ausgleicht, deshalb die Unternehmungslust der Nation als solche schädigen zu wollen, — das würde meines Dafürhaltens ein noch größerer Fehler sein.“

So überzeugend diese Darlegungen waren, so sehr sie die händlerischen Gesichtspunkte hinter dem großen Gedanken der nationalen Wirtschaft und Politik zurücktreten ließen, so sehr auch das persönliche Ansehen und die Autorität Georg Siemens mit seinen großen geschäftlichen Erfolgen auch in den Kreisen der Reichstagsabgeordneten gewachsen waren, so gelang es ihm doch auch dieses Mal nicht, wesentliche Abänderungen der Regierungsvorlage durchzusetzen. Die Steuerfäße des Gesetzes vom Jahre 1885 wurden durch die Novelle, die am 27. April 1894 Gesetzeskraft erhielt, zum Teil verdoppelt, zum Teil sogar verdreifacht. Die von Siemens befürchteten und vorausgesagten Wirkungen sind eingetreten: Die Begünstigung der Konzentration der Geschäfte, erstens in Berlin unter Zurückdrängung der Provinz, zweitens in einigen ins Riesenhafte

wachsenden Großunternehmungen unter Zurückdrängung der mittleren und kleineren Betriebe; ferner die Beeinträchtigung der deutschen Märkte zugunsten des Auslandes. Aus der durch die Börsengesetzgebung begünstigten Tendenz der Konzentration hat Siemens selbst im Jahre 1897 mit der Schaffung der „Interessengemeinschaft“ (Deutsche Bank, Bergisch-Märkische Bank und Schlesiſcher Bankverein) die Folgerungen ziehen müssen*). Die Beeinträchtigung der Schlagkraft des deutschen mobilen Kapitals hat er bei der Durchführung seiner großen Auslandsgeſchäfte ſchwer empfunden.

Zu heftigen Kämpfen kam es zu jener Zeit im Reichstag und in der Öffentlichkeit in den Fragen der Handelspolitik.

Seit der Bismarckſchen Tarifreform des Jahres 1897 hatte der ſchutzöllneriſche Gedanke faſt überall in der Welt Triumphe gefeiert. In Deutschland ſelbſt waren die Induſtriellen und landwirtsſchaftlichen Schutzöllle ſchrittweiſe erhöht worden. Neue Handelsverträge mit gegenseitiger Bindung der Zollſätze konnten auf der Grundlage der neuen deutſchen Tarife nicht zuſtande gebracht werden. Überall behielt man ſich die Bewegungsfreiheit vor, und faſt überall nuzte man ſie zu einem Wettlauf in der Erhöhung der Schutzöllle aus. Die bloßen Meißbegünstigungsverträge zeigten ſich als nicht ausreichend, um der exponierten deutſchen Induſtrie einigermaßen ſtabile Verhältniſſe zu ſichern. Die Bedeutung des Exports war aber für Deutschland mit der Entwicklung ſeiner Induſtrie und der Zunahme ſeiner Bevölkerung ſtark gewachſen.

Ganz beſonders bedrohlich mußte für Deutschland die in den Vereinigten Staaten, in Rußland und in Frankreich immer ſtärker entſachte Stimmung für das ſchärfſte Anziehen der protektioniſtiſchen Schraube ſein. Deutschland ſah ſeine induſtrielle Ausfuhr nach dieſen Ländern ernſtlich gefährdet. Aber gerade der von jenen Staaten ausgehende Überdruck ſchuf in den gleichmäßig bedrohten mitteleuropäiſchen Staaten eine gewiſſe handelspolitische Interessengemeinſchaft der Abwehr. Bismarck's Nachfolger, der Reichskanzler von Caprivi, entſchied ſich bei dieſer Sachlage für den Verſuch, ein System langfriſtiger Handelsverträge zunächſt mit den uns benachbarten mitteleuropäiſchen Staaten zu ſchaffen. Der

*) Siehe Band II., S. 147.

erste Schritt war der Abschluß des Handelsvertrags mit Österreich-Ungarn im Mai 1891, in dem Deutschland eine Herabsetzung des Getreidezolles von 5 auf 3½ Mark für den Doppelzentner, ferner Zollermäßigungen für eine Anzahl von Rohstoffen und Halbfabrikaten, für Papier und andere Waren gewährte, während Österreich-Ungarn seine Zölle auf Textilwaren um durchschnittlich 20% herabsetzte und außerdem Ermäßigungen für Eisenwaren, Maschinen, Instrumente, Glas, Tonwaren usw. zugestand. Noch im Laufe des Jahres 1891 gelang es, auf der Basis der Abmachungen mit Österreich-Ungarn Handelsverträge auch mit der Schweiz, Italien und Belgien abzuschließen.

Die neue Umkehr in der deutschen Zollpolitik zum System der langfristigen Handelsverträge rief natürlich die Freunde der bisherigen Politik der autonomen Schutzzölle auf den Plan. Insbesondere die Landwirtschaft erhob mit dem stärksten Nachdruck Einspruch gegen die Herabsetzung der Getreidezölle. Selbst Caprivis großer Vorgänger, der Fürst Bismarck, schloß sich der Opposition gegen die Handelsverträge an; er bezeichnete den Vertrag mit Österreich-Ungarn als einen Versuch, das Einbernehmen zwischen Industrie und Landwirtschaft zu sprengen und wirtschaftliche Interessen mit den Fragen der auswärtigen Politik zu verquiden.

Trotz dieser Opposition erzielte Caprivi den Erfolg, daß die von ihm dem Reichstag vorgelegten Handelsverträge am 19. Dezember 1891 ohne Kommissionsberatung mit der großen Mehrheit von 243 gegen 48 Stimmen vom Reichstag angenommen wurden. Die Verträge sollten bis zum Ablauf des Jahres 1903 gelten. Ihr Wirkungsbereich wurde im Jahre 1892 durch den Abschluß analoger Handelsverträge mit Rumänien und Serbien erweitert.

Daß Georg Siemens in dem Kampf um die Handelsverträge auf Seiten der Regierung stand, ist nach seiner ganzen Einstellung zu den Fragen der auswärtigen Wirtschaftspolitik selbstverständlich. Wenn er an den Verträgen etwas auszustellen hatte, dann war es lediglich, daß sie ihm in dem Abbau der Schutzzölle nicht weit genug gingen. Er schrieb am 14. Dezember 1891 an einen Parteifreund:

„Wer hätte gedacht, daß wir uns jemals darüber freuen würden, daß Handelsverträge, durch welche das Schutzollsystem für 12 Jahre gesichert

wird, geschlossen worden sind, und daß wir solchen Abschluß als Sieg der Freihandelsprinzipien betrachten würden?! Und doch ist es ein Erfolg!"

Militärvorlage und Reichstagsauflösung 1893.

Zu einer Krisis, die schließlich zur Auflösung des Reichstags führte, kam es über die gegen Ende des Jahres 1892 dem Reichstag eingebrachte Militärvorlage. Die Zunahme der Bevölkerung (700 000 bis 800 000 Köpfe im Jahr) hatte bewirkt, daß die Friedenspräsenzstärke des Heeres längst nicht mehr der Zahl der kriegstüchtigen jungen Männer entsprach. Angesichts der militärischen Anstrengungen Frankreichs und Rußlands konnte Deutschland nicht länger mit gutem Gewissen eine große Anzahl Waffenfähiger unausgebildet lassen. Um eine allzu starke finanzielle Belastung zu vermeiden, entschloß sich Caprivi, dem Kaiser vorzuschlagen, mit der Erhöhung der Zahl der alljährlich zum Militärdienst Einzubereufenden gleichzeitig eine Herabsetzung der Dienstzeit von drei auf zwei Jahre — außer für die Kavallerie und die reitende Feldartillerie — eintreten zu lassen, ferner das „Septennat“ der militärischen Bewilligungen auf ein „Quinquennat“ herabzusetzen. Im ganzen sollte die Friedenspräsenzstärke des Heeres um 84 000 Mann erhöht werden; die finanzielle Mehrbelastung stellte sich auf 60 Millionen Mark. Die Forderungen waren mäßig, und die Zugeständnisse in bezug auf die Dienstzeit, die den militärischen Autoritäten nur unter schweren Kämpfen hatte abgerungen werden können, waren sehr beträchtlich.

Trotzdem zeigten nicht nur die Sozialdemokraten sich zur völligen Ablehnung der Vorlage entschlossen, sondern auch das Zentrum und die deutschfreisinnige Partei machten erhebliche Schwierigkeiten.

Georg Siemens war von Anfang an, im Gegensatz zu der größten Mehrheit seiner Parteifreunde, von der Notwendigkeit überzeugt, die deutschen Machtmittel mit denjenigen seiner möglichen Kriegsgegner in Einklang zu halten. Außerdem erschien ihm das Zugeständnis der zweijährigen Dienstzeit so wichtig, daß er dazu riet, die Forderungen der Regierung nicht schroff abzulehnen, sondern ihnen wenigstens teilweise entgegenzukommen. Das erschien ihm besonders angezeigt, als sich herausstellte, daß die Zentrumsparlei allen Ernstes gegen die Militärvorlage opponieren würde.

Am 16. November 1892 schrieb Siemens an einen Parteifreund in Koburg über die Lage:

„Hier hatten wir eine Zeitlang den Glauben, daß Caprivi mit dem Zentrum irgendwelche Abmachungen getroffen habe und daß der Lärm der Zentrumszeitungen nur gemacht würde, um den Wert ihrer Dienstleistungen in das richtige Licht zu stellen. Aber es scheint wirklich, daß dies nicht der Fall ist.

„Auf der anderen Seite hat Caprivi unseren Freunden, mit welchen er Vorbesprechungen gepflogen hat, mit vollster Offenheit und Ehrlichkeit erklärt, daß er in der Ausdehnung der Vorlage keinerlei Konzessionen machen könne.

„Nach Rickerts und meinem Vorschlag hatten wir geglaubt, ein Opfer bringen zu können (von etwa 20 bis 30 Millionen Mark), wenn dadurch die zweijährige Dienstzeit gesetzlich festgenagelt werden könnte. Aber Caprivi hat auf das Bestimmteste erklärt, daß er sich darauf nicht einlassen könne und werde.

„Da bleibt nun nichts übrig, als den Dingen ihren Lauf zu lassen. Wenn Caprivi sich mit dem Zentrum nicht gesetzt hat oder noch setzen wird, dann fällt die Vorlage, und Caprivi, dem die Sache schon längst über ist, mit derselben. Ich halte es in diesem Falle sogar für möglich, daß wir nicht einmal zu einer Auflösung kommen.“

Die Verhandlungen über die Militärvorlage zogen sich hin bis Anfang Mai. Die verschiedenen Versuche, im Wege eines für die Regierung erträglichen Kompromisses eine Mehrheit für die Vorlage zu schaffen, waren ergebnislos. Am 6. Mai lehnte der Reichstag mit 210 gegen 162 Stimmen die Vorlage ab. Mit der Minderheit stimmten für die Regierungsvorlage 12 Zentrumsabgeordnete und 6 deutschfreisinnige, darunter Georg Siemens. Der Reichstag wurde für aufgelöst erklärt.

Über diesen Vorgang und seine Folgen schrieb Siemens an seine Tochter Marie, die sich damals in England aufhielt, am 10. Mai 1893:

„... Der Reichstag ist am 6. Mai aufgelöst worden, weil der Antrag der Regierung auf Vermehrung der Armee von der Mehrheit der Liberalen und des Zentrums abgelehnt wurde. Ich trennte mich mit Alexander Meyer, Brömel und drei anderen von der Fraktion und stimmte

für die Vermehrung, weil ich fürchtete, daß die Franzosen und die Russen wieder neuen Mut bekommen würden, wenn die Vorlage abgelehnt würde. Rickert und Barth stimmten auf der anderen Seite, was ihnen im Herzen heute eigentlich leid tut. Dafür beantragte Eugen Richter, mich und die anderen fünf aus der Fraktion auszuschließen. Das mißfiel wieder Barth, Bamberger usw., die sagten, daß sie in einem solchen Falle mit den Auszuschließenden mitgehen würden. In der Abstimmung stimmten 27 für, 22 gegen den Ausschluß. Unsere politischen Freunde traten aus, und nun haben wir zwei freisinnige Fraktionen: die Freisinnige Volkspartei und die Freisinnige Vereinigung, zu welcher ich gehöre.

„In meinem Wahlkreise war ich am 13. und 14. Mai. Natürlich gab es großen Lärm. Ich hielt eine schöne Rede, welche aber sehr kühl aufgenommen wurde. Aber man stellte mich doch schließlich wieder auf. Nun warte ich ab, ob Eugen Richter mir einen Gegenkandidaten heimlich aus den Dissertierenden in der eigenen Partei aufstellen läßt, wozu er große Lust hat. Wenn dies geschieht, habe ich einen sehr schweren Stand, und die Uneinigkeit der Partei wird einem Konservativen zum Sieg verhelfen.“

Es war Siemens unter den so gestalteten Verhältnissen keine allzu verlockende Aussicht, wieder zu kandidieren und gewählt zu werden. Schon in den ersten Anfängen des Konfliktes über die Militärvorlage hatte er an seinen Koburger Vertrauensmann geschrieben:

„... Wenn es zu einer Reichstagsauflösung kommt, haben Sie dann noch immer keinen Kandidaten an meiner Stelle? — Sie haben keinen Begriff, wie müde und abgeheht ich bin, und wenn ich im nächsten Jahr noch einmal die elektrischen Gesetze übernehmen und den Kampf führen soll, dann graut mir! Das bisschen Reden im Reichstag ist ja keine Arbeit, aber das Andere! Für die Reichstagsreden habe ich noch immer jemand gefunden, der diesen vergnüglicheren Teil übernahm. Aber die Organisation etc. etc.! Alles dieses nimmt mir kein Mensch ab, denn niemand weiß Bescheid.“

In einem anderen Briefe aus jener Zeit gab er seinem Unmut über die Haltung Eugen Richters und seiner Gefolgschaft mit den Worten Ausdruck:

„Wir befinden uns in der unangenehmen Lage, daß die Militärvorlage möglicher Weise eine konservative Majorität zustande bringen

wird, während ein geschicktes Verhalten der freisinnigen Partei dazu führen konnte, daß dieselbe zur ausschlaggebenden Partei in Deutschland sich ausgestaltete. Aber das ist nun vorbei!"

Im Koburger Wahlkreis zeigte sich in der Tat, wie Siemens gefürchtet hatte, bald eine starke Gegenströmung gegen seine Kandidatur. In der zweiten Maihälfte wurde in einer Delegiertenversammlung über die Kandidatur Siemens erneut abgestimmt; es wurden 21 Stimmen für und 20 Stimmen gegen die Aufrechterhaltung der Kandidatur abgegeben. Die Folge war, daß Siemens seinen Rücktritt von der Kandidatur erklärte. Bestimmend für diesen Entschluß war nicht nur der Wunsch, einen Kampf zwischen den beiden freisinnigen Gruppen zu vermeiden, sondern auch die Tatsache, daß die anfangs in Aussicht gestellte Unterstützung der Nationalliberalen zurückgezogen wurde.

Am 24. Mai 1893 schrieb Siemens aus Berlin an einen Koburger Parteifreund:

„Meine hiesigen Freunde suchen mich vom Rücktritt abzuhalten, indem sie die „Blamage“ des Rücktritts in Vergleich stellen mit dem „Mißerfolg“ des Durchfalls. Ich lege auf diesen Eitelkeitsunterschied nur einen sehr geringen Wert, weil ich glaube, daß ich darum doch bleibe, was ich bin; und es erscheint mir nützlicher und anständiger, keinerlei Schritte gegen den Zusammenhalt der Partei zu tun. Mögen diejenigen, welche dieselbe jetzt gewaltsam auseinanderreißen, dies mit sich selbst abmachen; ich will daran keinen Teil haben. Schließlich ist die Militärvorlage nicht das einzige, um was es sich handelt; und es tut nicht gut, den Blick wie hypnotisiert nur auf diesen einen Punkt zu richten. Wenn das Bedürfnis nach dem Aussprechen großer Worte sich gelegt haben und eine gewisse Reaktion eingetreten sein wird, so wird schließlich das Zentrum klug genug sein, um seinerseits einzulenken und „patriotisch“ sein Pfeifchen im Rohr zu schneiden. Dann aber wird es gut sein, daß noch Leute übrig sind, welche das verteidigen, was wir heute für notwendig und nützlich halten und was dann von den Konservativen einerseits und von den Sozialdemokraten andererseits angegriffen werden wird. Die Abstimmung gegen die Militärvorlage war — diese Überzeugung bestärkt sich in mir täglich mehr — eine große Dummheit. Setzen wir nicht noch eine zweite Dummheit unsererseits darauf!

„... Den Herren, welche sich viele Jahre hindurch in so dankenswerter Weise für mich interessiert haben, bitte ich meine herzlichsten und dankbarsten Grüße auszurichten. Ich werde mich herzlich freuen, wenn unsere wechselseitige Verbindung noch fortbestehen bleibt. Bitten Sie W., daß er die Fahne nicht zu schnell aufgibt. Bei den gegenwärtigen politischen Verhältnissen gegenüber dem Auslande und bei der Stellung, welche unser Heer im Inneren einnimmt, können wir mit Sicherheit darauf rechnen, daß die Politik, welche unter der Deckung finanzieller Erwägungen unsere äußere Machtstellung schwächt, schließlich mit einem Fiasko enden muß und daß vorübergehende taktische Erfolge an diesem Endresultat nichts ändern werden.“

Über die Frage der Auswahl des an seiner Stelle zu präsentierenden freisinnigen Kandidaten schrieb Siemens am 26. Mai 1892:

„Was unsere Kandidatur anlangt, so bitte ich Sie einen Fehler zu vermeiden, welchen Eugen Richter zu seinem Schaden und zum Schaden seiner Partei nur zu häufig begangen hat, indem er zu wenig Wert auf die finanzielle Unabhängigkeit und soziale Position legte. Es sind dadurch zu viele Leute in die Fraktion gekommen, welche sozial nicht „assez de surface“ haben; der Gehorsam gewinnt dadurch, aber das Andere leidet.“

„Ihre Schilderung der Sachlage unterscheidet sich nicht unwesentlich von der gestern eingetroffenen H.'schen, welcher außerordentlich entmutigt schreibt. Indessen würde auch Ihre Auffassung an meiner Entscheidung nichts geändert haben. Ich stelle mich gern zur Verfügung, wenn Not am Mann ist, weil ich das für eine Verpflichtung halte, welcher sich ein anständiger Mensch nicht entziehen darf. Aber das Selbstgefühl — vielleicht nennen es andere mit Recht Eitelkeit — ist bei mir auch so stark entwickelt, daß ich ohne die leisesten Bedenken in den Hintergrund trete, wenn ich finde, daß man mich nicht notwendig gebraucht. Mit Sch. im Komitee werden Sie übrigens noch manche Konfusion erleben. Wenn er Richters Instruktionen befolgt, so müssen Sie sich über Richters Gedankengang klar sein. Demselben ist es in erster Linie wesentlich, daß ich beseitigt werde. Ob der Kreis freisinnig oder antiliberal wird, steht erst in zweiter Linie. Als Kandidaten aber zieht er in dritter Linie einen gefügigen, abhängigen Mann einem unabhängigen vor.“

Und an seinen Freund Karl Möller schrieb er am gleichen Tage:

„Ich bin meinen Kreis los! Jetzt schreiben sie verzweifelt herum nach neuen Leuten. Munkel zum siebenten und Träger zum achten Mal genügt den armen Leuten nicht. Einen Kadau-Kandidaten möchten sie auch nicht, und so muß ich für die Leute noch auf Kandidatensuche gehen. Kann man gallenloser sein?“

Da Georg Siemens nach den Erfahrungen in Koburg auch die verschiedenen ihm angebotenen Kandidaturen in anderen Wahlkreisen ablehnte, trat zum zweiten Mal eine Unterbrechung in seiner parlamentarischen Wirksamkeit ein. Die Entlastung von den Reichstagsarbeiten und Parteigeschäften konnte ihm in den folgenden Jahren nur willkommen sein, denn diese Jahre waren die arbeits- und sorgenreichsten seines Lebens; sie umschlossen — um nur das Wichtigste zu nennen — seine Höchstleistungen auf dem Gebiet der deutschen elektrotechnischen Industrie, die Schaffung der Interessengemeinschaft mit den beiden Industriebanken, die Reorganisation der Northern-Pacific und den Ausbau der türkischen Unternehmungen.

Die letzte Periode der parlamentarischen Tätigkeit 1898 bis 1901.

Trotz der Überfülle von Arbeit fand sich Siemens bereit, bei den Wahlen des Jahres 1898 in seinem heimatlichen Wahlkreise Schweinitz-Wittenberg abermals eine Kandidatur — für die Freisinnige Vereinigung — anzunehmen. Er war damals schon entschlossen, seine Geschäfte in der Deutschen Bank abzubauen, nur noch die Bearbeitung einiger besonders wichtiger Angelegenheiten, vor allem der Orientgeschäfte, sich vorzubehalten und im übrigen seine Zeit und Kraft den öffentlichen Dingen zu widmen.

Am 21. Mai 1898 schrieb Frau Dr. Siemens aus Stresa an ihre Schwiegermutter:

„Die schreckliche Wahl, die nun Georg zwingt, von hier fortzugehen! Doch dieses Mal war es Georg selbst, der aufgestellt sein wollte. Ich habe aber drei Bedingungen gestellt:

1. darf er nicht wieder eine Zeitung gründen (wie in Koburg),
2. darf er keine bankrotte Fabrik kaufen (wie in Wittenberg),
3. darf er nicht bei ungezählten Vertrauensmännern Patenstellen annehmen.

„Von derartigen Wahleresultaten haben wir übergenug!“

Georg Siemens selbst schrieb aus Ahlsdorf an seine Frau:

„Ich treibe seit Sonntag Wahlagitator. Wir beschimpfen uns redlich; aber die Konservativen sind uns darin doch erheblich über. Meine Hauptverteidigung in den Wahlversammlungen führe ich in der Weise, daß ich die Sachen selbst vorlese und den Leuten sage, daß ich also ein sehr gefährlicher Mensch zu sein scheine. Damit habe ich die Lacher auf meiner Seite!“

Der vielumstrittene Wahlkreis, der fast bei jeder Neuwahl zwischen Konservativen und Liberalen hin und her ging, fiel dieses Mal Georg Siemens zu. Seine Partei brachte es jedoch im ganzen, wie im Jahre 1893, nur auf 13 Abgeordnete. Es war ein Häufchen Offiziere ohne Armee.

Georg Siemens' Position im Parlament hatte niemals auf der Stärke der Partei, der er angehörte, sondern stets auf der Stärke seiner eigenen Persönlichkeit beruht. Im neuen Reichstag trat dieses mehr denn je in Erscheinung. Die Kleinheit seiner Fraktion war für die Beachtung, die alle Parteien des Hauses, wenn er einmal das Wort ergriff, seinen Ausführungen zollten, die denkbar wirksamste Folie.

Die neue Legislaturperiode sah Georg Siemens öfter auf der Tribüne, als seine frühere parlamentarische Zeit. Fragen unserer Bankverfassung und Münzgesetzgebung, eine abermalige Erhöhung der Börsensteuer in Verbindung mit der Flottenvorlage des Jahres 1900, handelspolitische Sorgen und die ostafrikanische Zentralbahn boten ihm reichlichen Stoff.

Die Vorlage wegen Erneuerung des mit dem Jahre 1899 ablaufenden Privilegiums der Reichsbank gab ihm am 8. Februar 1899 Gelegenheit zu einer großen Rede, in der er für die gesunden, jetzt in der Praxis eines Vierteljahrhunderts bewährten Grundsätze der Bankverfassung eintrat, für die er schon im Jahre 1874 seine erste parlamentarische Lanze gebrochen hatte.

In geistreicher Beweisführung wies er die Angriffe zurück, die für den Unterschied zwischen dem deutschen und dem französischen Bankdiskont die Leitung der Reichsbank verantwortlich machen wollte. Unter Hinweis auf die Bedeutung des Kapitalreichtums der einzelnen Völker für die Höhe ihres Zinsfußes führte er aus, daß das durchschnittliche Vermögen des Franzosen auf etwa 6200 Mark, des Engländers auf 7400 Mark geschätzt werde. Dem stellte er die Ergebnisse der preussischen Vermögenssteuer gegenüber, die mit einem Gesamtvermögen in Höhe von rund 65 Milliarden Mark abschlossen. Zuzüglich eines Betrages von etwa 30 Milliarden Mark für die kleinen, nicht steuerpflichtigen Vermögen ergebe sich ein preussisches Gesamteinkommen von 95 bis 100 Milliarden Mark. „Nun stecken in diesen 65 Milliarden auch ungefähr 11 Milliarden Schulden, d. h. der sechste Teil. Hiernach lautet also die Bilanz eines jeden Preußen folgendermaßen: er besitzt 3500 Mark Aktiven und hat 500 Mark Schulden. So sieht jeder Preuße aus!“

Er wandte sich ferner gegen die übertriebene Bedeutung, die einer Erhöhung des Grundkapitals der Reichsbank beigemessen wurde. „Die Gewalt der Reichsbank beruht nicht auf ihrem Kapital, sondern in dem Kredit, den man der Geschäftsführung zollt, und in den Depositen, die sie hat. Ihre Depositen sind seit dem Jahre 1876 — glaube ich — von 200 Millionen auf 470 Millionen gestiegen, und diese Depositen werden weiter zunehmen, wenn die Geschäftsführung der Reichsbank die gleiche bleibt, wie bisher. . . Ob Sie 30 Millionen oder 80 Millionen mehr Kapital nehmen, das ist ganz gleichgültig, und Herr von Dechend hat ganz recht gehabt, wenn er gesagt hat: „um Gottes willen! was soll ich mit dem Geld machen!“ Zubiels Geld ist manchmal für Leute mit einem anerkannten Ruf, wie die Reichsbank, sehr viel unbequemer als kein Geld.“

Ebenso wandte er sich gegen die Forderung der Verstaatlichung der Reichsbank: „Da können Sie mir Theorien aussprechen, soviel Sie wollen, sobald Sie ernsthaft an die Beratung gehen werden und sobald es ans Springen geht, — meine Herren, über den Graben springen Sie nicht!“

Ganz nebenbei, an eine Äußerung des freiconservativen Abgeordneten Gamp anknüpfend, machte Siemens in dieser Bankrede einen

kleinen Erfurs auf das ihm besonders am Herzen liegende Gebiet der auswärtigen Kapitalanlagen:

„Der Besitz an auswärtigen Anleihen ist für uns von allerhöchstem Werte. (Hört! Hört! links, Widerspruch rechts.) Er ist von großem Wert zur Aufrechterhaltung unserer Währung. In all den großen ökonomischen Bewegungen, die vor sich gehen, brauchen Sie gewisse Prellkissen. Wir haben jedes Jahr für die Ernährung unseres Volkes auszugeben: 300 Millionen für Getreide, so und so viel für Vieh. All das könnte unsere Landwirtschaft vielleicht leisten; aber sie ist meines Dafürhaltens technisch noch so unendlich zurück (Hört! Hört! links; Oh! Oh! rechts), daß sie voll den Bedürfnissen nicht entspricht. — Ja, ich bin auch Landwirt, schon seit 40 Jahren. — In diesem Wechsel der Gelbbewegung, der uns unter Umständen zwingen kann, viel Geld an das Ausland zu remittieren, brauchen wir ein Prellkissen. Wir müssen nämlich gegenwärtig das, was unsere Bevölkerung an Nahrungsmitteln gebraucht und unsere Landwirtschaft nicht selbst produziert oder verdient, vom Auslande kaufen; unsere Industrie muß durch das Geld, das sie an ihrem Export verdient, uns die Geldmittel liefern, welche wir zum Ankauf der fehlenden Nahrungsmittel gebrauchen (Sehr richtig! links). Wenn nun unser Export aus inneren Gründen vorübergehend zurückgeht oder durch irgendwelche glänzende Handelsverträge, wie wir ja deren zu erwarten haben sollen nach den Versicherungen der rechten Seite des Hauses, künstlich auf einige Zeit zurückgeschraubt wird, nun, dann brauchen wir alle diese Werte zur Aufrechterhaltung unserer Währung und unseres Zinsfußes. (Widerspruch rechts.) Deshalb muß jedes Land, welches eine starke Bevölkerung hat, mit absoluter Notwendigkeit einen großen Stock von fremden Effekten besitzen.“

Welchen Eindruck Georg Siemens in jener Zeit als Redner im Reichstag auf die Außenwelt machte, möge die nachstehende Schilderung zeigen, die ein Augen- und Ohrenzeuge gerade von jener Reichstagsitzung gab*):

Ein Mann, der in den jüngsten Tagen viel genannt worden ist, dem am Goldenen Horn wie an der Spree kaiserliche Ehrungen zuteil geworden sind; ein Mann, der ein Institut leitet, das über eine Kapitalkraft von hundertundfünfzig Millionen Mark verfügt und dessen Geschäfte beide Welten umspannen; ein Mann, dessen Blick

*) Breslauer Morgenzeitung vom 10. Februar 1899.

nicht nur die wirtschaftlichen und kaufmännischen Verhältnisse der Heimat, sondern auch die Kleinasien, Argentinien und Nordamerikas zu beurteilen hat, ein solcher Mann hat heute im Reichstage einen lehrreichen nationalökonomischen Vortrag gehalten. Drei Uhr war eben vorüber, als der den Vorsitz führende Vizepräsident Dr. von Frege in seinem Gardeleutnantsstione ankündigte: „Das Wort hat der Herr Abgeordnete Dr. Siemens.“ Im nächsten Augenblick erhob sich von dem ersten Platze der ersten Bank des zweiten Fächers — es ist der Platz, den früher der Kammergerichtsrat Schröder innehatte — eine hohe, breite, schlicht bürgerlich gekleidete Gestalt und schritt, in der Linken eine Anzahl Papiere nebst einem grün gebundenen Büchlein haltend, der Rednertribüne zu.

Der Direktor der „Deutschen Bank“, dem durch die schon heute in günstigem Sinne entschiedene Subskription auf die neuen heimischen Anleihen abermals ein Triumph beschieden ist, sieht wie ein wohlbestallter deutscher Professor aus; aber wie einer, der über den Büchern nicht seine Umgebung vergessen hat, der vielmehr klug und scharf um sich schaut und mit überlegenem Selbstbewußtsein auftritt. Ein mächtiger Kopf mit vollen und doch ausdrucksreichen Zügen; das Gesicht glatt rasiert, nur die Oberlippe deckt ein kurzes, dünnes, graublondes Bärtchen; die Augen sind mit einer einfachen Brille bewehrt; die Stirn ist ungewöhnlich hoch und läuft nach hinten in eine riesige Glatze aus; zu deren Seiten haben sich Reste graugesprenkelten Haares erhalten; der Hals wird von einem der Mode längst entwöhnten Umlegekragen umschlossen; eine schwarze Binde der ursprünglichsten Art lugt unter dem Kragen hervor; ein schwarzer Tuchrock legt sich um die starken Glieder, und eine Weste von gleicher Farbe und gleichem Stoff wölbt sich über der angenehmen Rundung des Leibes. So sieht Dr. Siemens, der glücklichste Bankdirektor der Gegenwart, aus.

Der Gründer der Anatolischen Bahnen besitzt eine helle, wohlklingende, gut vernehmbare Stimme. Der Vortrag ist sehr fließend. Ironische oder humoristische Wendungen beleben ihn, und mühelos fügt er sich zur klaren, sauberen Pointe. Die Gesticulation ist von wohltuender Sicherheit. Wenn die Rede am muntersten dahinfließt, steht Dr. Siemens da, die Hände gemächlich in die Beinkleidertaschen versenkt und den Leib ein wenig nach vorn geneigt. Ab und zu fährt er sich mit der Hand über den Kopf oder gibt seinen Worten einen besonderen Nachdruck, indem er den Arm ausstreckt und mit zwei Fingern einen Kreis beschreibt. Diese Sicherheit des Vortrages im Verein mit der Deutlichkeit des Inhalts desselben und der Autorität des Vortragenden haben der heutigen Rede des Dr. Siemens allgemeine Beachtung gesichert.

Dr. Siemens sprach fast eine ganze Stunde lang und während dieser Zeit haben die anwesenden Vertreter aller Parteien an seinem Munde gehangen. Als der Redner anhub, klang sein Organ verschleiert und deshalb undeutlich. Bald aber wurde es rein und fest, und je länger es sich betätigen mußte, desto kräftiger wurde es. Der Reichsbankpräsident ließ sich zur Rechten des Redners auf dem einen Richterplatze nieder und der Reichsjustizsekretär trat, um gleichfalls recht genau zu hören, an diesen Platz heran. Um den Fuß der Tribüne scharrten sich eine Reihe von Abgeordneten, und die auf ihren Plätzen sitzengebliebenen Reichsboten sahen unverwandt auf den Redner hin. Besonders aufmerksam hörten die Konservativen zu, für welche der Vortrag eine Reihe bitterer Wahrheiten enthielt. Den merkwürdigsten Anblick

gewährte Graf Kanig. Er hatte sich auf der einen zur Rednertribüne führenden Treppe aufgestellt und zeigte sein hageres Gesicht, das an den von Piloty gemalten Wallensteinischen Astrologen Seni erinnert, in schräger Richtung dem Direktor der „Deutschen Bank“ zu. Es war nun kostbar, zu beobachten, wie bei den volkswirtschaftlichen Grundsätzen und Lehren, die der erfolggekrönte große Bankleiter entwickelte, das Astrologenantlitz des agrarischen Nationalökonomen immer länger und länger wurde.

Schweigend nahm die Rechte die Rede hin. Vor den hundertundfünfzig Millionen, die Dr. Siemens kommandiert, hatte sie sichtlich Respekt. Vor der Überlegenheit, die sie dem Redner in finanziellen Dingen zugestehen mußte, beugte sie sich. Nur einmal raffte sie sich zu lautem Widerspruch auf. Das war, als der Direktor der „Deutschen Bank“ erklärte, daß die deutsche Landwirtschaft technisch zu weit zurück sei, um für das Inland den gesamten Bedarf liefern zu können. Wiederholt hatte Dr. Siemens auch hübsche heitere Momente. An einer Stelle seines Vortrages teilte er mit, wieviel Vermögen auf jeden Kopf der Bevölkerung Preußens, Frankreichs und Englands entfällt. In Preußen sind es 3260 Mark in Frankreich 6800 Mark und in England 7400 Mark, An Schulden entfallen in Preußen auf jeden Kopf der Bevölkerung 500 Mark „Jeder Preuße besitzt also“, fuhr der Redner fort, „rund 3000 Mark Vermögen und hat 500 Mark Schulden. So sieht jeder Preuße aus!“ Nicht weniger als hierbei wurde gelacht, als Dr. Siemens an den Zammerruf des früheren Reichsbankpräsidenten von Dechend erinnerte: „Um's Himmels willen, was soll ich denn mit dem vielen Gelde machen!“ und im Anschluß hieran ausführte, daß kein Geld zu haben oft bequemer sei, als Geld zu haben. Auf den Gesichtern der Konservativen malte sich bei diesen Worten kindlicher Unglaube. Geradezu unbezahlbar war es, wie der Redner einmal, 700 Millionen und 200 Millionen zusammenrechnend, sagte: 700 Millionen und 200 Millionen, das sind — sagen wir rund eine Milliarde!“ Dieses Zugeben von hundert Millionen, namentlich aber der Ton in dem „sagen wir“, das weckte geräuschvolle Heiterkeit.

„Eine Staatsbank werden Sie nie erhalten. Die internationalen wirtschaftlichen Bewegungen können Sie nicht durch Gesetze ändern oder einschränken. Staatsbanken werden ausgepumpt.“ Mit der Erläuterung dieser Sätze schloß Dr. Siemens indem er sich an die Sozialdemokraten sowohl, als an die Konservativen wandte, seine Rede. Die warmen Lobspprüche, die er gleichzeitig der gegenwärtigen Leitung der Reichsbank spendete, wurden von Dr. Koch mit unbeweglichen Zügen angehört. Im stillen mochte der Reichsbankpräsident, der kein Redner ist, sich sagen: Lieber als das Lob des Kollegen Siemens wär' mit dessen Rednergabe.

Im Dezember des Jahres 1899 stand der Entwurf eines Gesetzes, betreffend Änderungen im Münzwesen, zur Beratung. Der Gesetzentwurf bedeutete insofern den Abschluß der in den Jahren 1871 und 1873 begonnenen deutschen Münzreform, als er die infolge der Einstellung der Silberverkäufe im Jahre 1879 verbliebenen Taler durch allmähliche Umprägung in Reichsilbermünzen und teilweise Veräußerung

beseitigen und damit gleichzeitig unsere Geldverfassung aus dem Zustande der sogenannten „hinkenden Goldwährung“ in die „reine Goldwährung“ überführen wollte. Angesichts der Tatsache, daß die Taler — trotzdem sie formell gesetzliches Zahlungsmittel für unbeschränkte Beträge waren — im praktischen Verkehr seit Jahrzehnten nur als Scheidemünzen figurierten, enthielt die Vorlage mehr eine formelle als eine materielle Änderung des bestehenden Zustandes. Das hinderte die Gegner der Goldwährung nicht, gegen die Vorlage Sturm zu laufen. Insbesondere tat sich dabei der bekannte Vorkämpfer der Doppelwährung, Dr. Otto Vrenndt, hervor.

Siemens führte ihm gegenüber die Bedeutung der Vorlage auf ihre Grenzen zurück: „Wenn die Vorlage weiter nichts verlangt, als daß diese tatsächliche Scheidemünze (der Taler) nun auch legal künftig als Scheidemünze gelten soll, so entdecke ich von dem geschäftlichen Standpunkte aus absolut keine Veränderung der Lage der Dinge. Die Juristen und Wissenschaftler mögen sich ja über die Feinheiten streiten; aber für den Verkehr macht es nicht den mindesten Unterschied, ja es wird sogar noch ein weiterer Vorteil erreicht. Bisher hat ein gewisses Mißtrauen des Auslandes gegen unsere Währung sich nicht selten fühlbar gemacht. Wir haben uns öfter in einem Gefühl dem Auslande gegenüber befunden, als ob möglicherweise der Fall eintreten könnte, daß die Bank zu irgendeiner Zeit von ihrem Rechte der Auszahlung von Talern an Goldfordernde Gebrauch machen könne. Im geschäftlichen Leben pflegt für jede Gefahr auch eine Risikoprämie gefordert zu werden, und diese Risikoprämie, die das Ausland für diese Gefahr erhob, bestand in einer Beeinflussung des Wechselkurses zum Nachteil unserer Valuta.“

In derselben Rede sprach er sich gegenüber den doktrinären Spitzfindigkeiten, die in der Behandlung der Währungsfrage stets grassierten, in seiner realistischen Weise über das Wesen und die Voraussetzungen der Goldwährung aus:

„Was ist denn die Goldwährung? — Die Goldwährung beruht nicht darauf, daß einige Kronen in irgendeiner Bank liegen; die Goldwährung beruht darauf, daß alle Warenpreise festgestellt werden auf der Parität mit Gold, daß alle Lohnkontrakte und alle Gehaltskontrakte abgeschlossen werden auf der Parität des Goldes. . . Die Frage ist nicht die, wie viele Kronen Sie in der Reichsbank haben, sondern die Frage

ist die: welche Grundlage haben Sie für das Abschließen Ihrer Kontrakte, und wie arbeitet Ihre Industrie, und namentlich auch, wie arbeitet Ihre Landwirtschaft? — Wenn Sie fleißig sind, dann muß die Währung sich halten, und wenn Sie nicht fleißig sind, kann sie sich überhaupt nicht halten.“

Eine gesunde und leistungsfähige Geld- und Bankverfassung, gegründet auf einer gesunden und leistungsfähigen Volkswirtschaft, war für Georg Siemens stets die erste Voraussetzung für einen erfolgreichen Wettbewerb auf dem weiten Felde der Weltwirtschaft gewesen. Eine schlagkräftige Organisation des mobilen Kapitals war für ihn das wirksame Instrument im wirtschaftlichen Kampf mit den rivalisierenden Nationen. Eine weitausschauende Handelspolitik hatte nach seiner Auffassung für Konkurrenzbedingungen zu sorgen, die für Deutschlands Industrie, Handel und Unternehmungsgeist die gleichen Rechte wie für andere Länder gewähren und für möglichst lange Zeit eine stabile Grundlage bieten sollten. Aber er hat über dem Wirtschaftlichen niemals die eigentlichen Machtmittel des Staates unterschätzt; er hatte in seiner weltumfassenden Berufstätigkeit Gelegenheit gehabt, sich davon zu überzeugen, wie Wirtschaft und Politik sich durchdringen; sein Verständnis dafür war gewachsen, wie nicht nur politische Ziele mit wirtschaftlichen Mitteln, sondern auch wirtschaftliche Ziele mit politischen Mitteln gefördert und verwirklicht werden können; und das letzte Mittel der Politik ist und bleibt das Ausspielen der Macht. Während die meisten seiner politischen Freunde, mit denen er im Kampfe um eine gesunde Geld- und Bankverfassung, um eine leistungsfähige Börse, um langfristige Handelsverträge in einer Front stand, geneigt waren, alles Heil von der Wirtschaft zu erwarten und die machtpolitischen Sicherungen der Wirtschaft zu vernachlässigen, war für Siemens die Ausdehnung der deutschen Wirtschaftsmacht die stärkste Nötigung, unsere politischen Machtmittel in gleichem Schritt zu verstärken. Denn Wohlstand ohne die Macht ihn zu schützen, ist im Völkerleben die stärkste Versuchung der Nachbarn und Wettbewerber zur Anwendung von Gewalt.

Im Gegensatz zu der großen Mehrheit seiner politischen Freunde hatte Georg Siemens aus dieser in sich geschlossenen Auffassung heraus

von der Mitte der 80er Jahre an eine planmäßige und zielbewußte Kolonialpolitik befürwortet und trat er in der neuen Legislaturperiode mit besonderer Wärme für die ostafrikanische Zentralbahn ein*). Aus der gleichen Auffassung heraus hatte er die Subventionierung großer Postdampferlinien befürwortet**), die den Freihändlern reinster Objektivität ein Grauel war. Seine Haltung gegenüber der Militärvorlage des Jahres 1893, die den Bruch zwischen den beiden Flügeln der Deutschfreisinnigen Partei herbeiführte und ihn selbst das Koburger Reichstagsmandat kostete, entsprang gleichfalls dieser Anschauung. Jetzt kam im Jahre 1900 der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, der Admiral von Tirpitz, mit seiner zweiten Flottenvorlage, die eine Verdoppelung der mit dem ersten Flottengesetz von 1898 geschaffenen Schlachtflotte in Aussicht nahm. Siemens war mit seinen Freunden bereit, die Forderung zu bewilligen und hat schließlich auch für sie gestimmt, obwohl die von der Regierung vorgeschlagene Lösung der Deckungsfrage keineswegs in seinem Sinne war. Abermals sollte die „Börse“ einen großen Teil der Lasten tragen. Die für den Börsenverkehr in Betracht kommenden Stempelsteuern wurden um 50 bis 100% erhöht. Für Siemens bedeutete das eine weitere Schwächung der Aktionskraft des deutschen mobilen Kapitals. Er übernahm abermals einen Versuch, die Schädigung abzuwehren. Allzu große Hoffnungen auf einen Erfolg machte er sich nach den bisherigen Erfahrungen nicht. Aber erhielt es für ein Gebot der Pflicht, noch einmal seine Bedenken in aller Klarheit und Schärfe darzulegen.

In der Reichstagsitzung vom 7. Juni 1900 wies er darauf hin, daß zunächst weder der agrarische Teil der Konservativen noch das Zentrum sich für die Flottenvorlage besonders erwärmt habe. Dagegen hätten sich die Liberalen „in einer ehrlichen, naiven Flottenbegeisterung ins Geschirr gelegt“. Sie konnten aber an Deckung nur direkte Steuern bieten, wie Erbschafts- und Vermögenssteuern, die den verbündeten Regierungen und der Reichstagsmehrheit nicht genehm waren. „Wenn aber jemand nichts zu bieten hat, wird ihm oft etwas dafür genommen.“

*) Siehe Band II., S. 276 ff.

**) Siehe Band II., S. 288 ff.

Die Börse werde allerdings an der Abgabe, die man ihr auferlegt habe und weiter auferlegen wolle, nicht untergehen. Die Börse sei ein unentbehrliches Instrument. „Sie werden Sie nicht abschaffen, solange Sie Kaffee und Tee trinken, solange Sie sich in baumwollenen und wollenen Sachen kleiden und dafür an das Ausland zu bezahlen haben. Sie können nur eine Konsequenz erzielen, und diese Konsequenz ist nicht unwahrscheinlich: Sie können die Börse zu einem provinziellen Institut machen, Sie können ein Machtmittel schwächen, welches geschickt gebraucht in wirtschaftlicher und in politischer Beziehung dem Lande die größten Dienste leisten kann.“

Die Börse selbst werde die Steuer nicht tragen, sondern die Geschäfte, die die Börse zu vermitteln habe. Die größeren Fortschritte, die Deutschland seit 1870 im Vergleich zu seinen Nachbarn gemacht habe, seien wesentlich den durch die liberale Verkehrsgesetzgebung geschaffenen Erleichterungen zu danken. Durch den so gewonnenen Vorsprung seien wir instand gesetzt worden, „den höchst interessanten finanziellen Kampf auszuhalten, den Frankreich mit uns zu führen suchte, als es durch die Vermehrung seiner Armee uns zu der Vermehrung unserer Armee zwang und uns unter den finanziellen Lasten erdrücken zu können hoffte. Wesentlich die Freiheit der Bewegung war es, die es zu Werke brachte, daß wir diesen Kampf siegreich haben bestehen können.“

Er bekannte sich selbst in dieser Beziehung des „groben Fehlers schuldig“, daß er in den 70er und 80er Jahren sich gegen die Schaffung von „Kleinaktien“ gewendet habe. Er bedaure das auf Grund der seither im Wettbewerb mit England und Amerika gemachten Erfahrungen. „Betrachten Sie z. B. dasjenige, was sich jetzt in Südafrika ereignet. Wir kamen ziemlich zur selben Zeit dorthin wie die Engländer: die Diamantminen sind sogar von Deutschen entdeckt. Die Folge unseres Aktiengesetzes mit unseren großen Aktien und mit den Schwierigkeiten die man macht, war, daß sämtliche zur Ausbeute der Goldminen gegründeten Aktiengesellschaften englische Gesellschaften werden mußten, daß die großen dort angelegten deutschen Kapitalien heute unter englischer Verwaltung stehen, daß verschiedene Unternehmer nach London ziehen und englische Untertanen werden mußten; und alles das verstärkt den Grund oder Vorwand für eine Reihe von Ansprüchen, welche heute

von der englischen Regierung mit mehr oder weniger Recht auf Transvaal erhoben werden."

Gegenüber den in der Kommission vertretenen Ansichten blieb er bei der von der Mehrheit der Praktiker geteilten Anschauung, daß die Vorlage keine wesentliche Erhöhung der Einnahmen bringen werde. Ein Teil des Geschäftes werde höchst wahrscheinlich außer Landes gehen. Der *Crédit Lyonnais* versende bereits Zirkulare, in denen er auf die große Zahl von Kunden hinweist, die er jetzt schon in Deutschland gewonnen habe. „Wenn Sie also unsere Börsen, d. h. den Konzentrationspunkt der liquiden Mittel des Landes, schwächen, so schwächen Sie zugleich auch die politische Leistungsfähigkeit des Landes.“ Was eine solche Schwächung bedeutet, das zeigte er mit einem kurzen Hinweis auf die Weltlage. „Die Zerstörung einer großen Kolonialmacht, Spaniens, der Streit zwischen England und Frankreich um Afrika erwecken große und weite Perspektiven. Ich will mich nicht über Weltmachtspolitik äußern — darüber kann man ja verschiedene Ansichten haben —; aber die Expansionskraft der Nation in einem solchen Momente zu schwächen, das halte ich für einen Fehler, wenn die Geldvorteile, die Sie von dieser Schwächung erwarten, so gering sind, wie die von dem Regierungsvertreter geschätzten Ziffern — jährlich 15 bis 17 Millionen Mark. Wenn jemand mit dem Vorschlag an Sie heranträte: Du hast zwar eine gute Kanone; wenn du aber dir dafür eine schlechtere anschaffst, dann kannst du dabei 15 bis 18 Millionen sparen, — dann würden Sie den Mann wahrscheinlich höflich, vielleicht sogar unhöflich zur Tür begleiten. Wenn Ihnen aber jemand sagt: Du sollst für den gleichen Vorteil ein außerordentlich nützlich und für deine politische Machtstellung wesentliches Instrument verkrüppeln — dann, meine Herren, laden Sie ihn höflichst ein, Platz zu nehmen. Ich muß sagen — und das habe ich aussprechen wollen im Namen der kommerziellen Bevölkerung —: ich halte das für den Gipfel der Inkonsequenz.“

Es war natürlich auch dieses Mal vergebene Liebesmüh.

Als sich die Reichsfinanzverwaltung im September des Jahres 1900 angesichts der schwierigen Lage des Geldmarktes veranlaßt sah, zum ersten Male seit der Reichsgründung eine Anleihe, wenn auch nur eine kurzfristige, im Betrag von 80 Millionen Mark im Auslande, in den

Vereinigten Staaten, zu begeben, führte Siemens bei der Besprechung dieses Aufsehen erregenden Vorganges im Reichstag am 30. November 1900 aus, das Bedenkliche liege vor allem darin, daß man begonnen habe, an unserer finanziellen Leistungsfähigkeit, an unserem Kredit, zu zweifeln. Er konnte sich auf den Grafen Kanitz berufen, der ausgeführt hatte, Amerika sei ein Weltmarkt geworden und wir hätten uns gegen seine Übermacht bedauerlicherweise nicht wehren können; desgleichen auf den Abg. Dr. Arendt, der bemerkt hatte, unsere Börse sei schwächer geworden. „Wer ist aber daran schuld? — Die Schuldigen sind diejenigen, welche uns der Verteidigungsmittel beraubt haben. Sie wollen keine langen Handelsverträge; Sie haben alle diejenigen Organisationen, mit welchen man sich am allerbesten gegen ein anderes Land verteidigt, diejenigen Organisationen, in denen die ökonomische Kraft eines Landes sich zu konzentrieren pflegt, in denen sie sichtbar wird, — diese Organisationen und deren Aktionsfähigkeit haben Sie seit Jahren unterbunden, und nun wundern Sie sich, wenn die darin liegende Kraft geschwächt wird, wenn alles zerflattert und in eine Reihe von Einzelunternehmungen sich auflöst.“ — Im übrigen erklärte er, daß er die Notwendigkeit, sich wegen der 80 Millionen Mark an Amerika zu wenden, trotz allem nicht habe einsehen können: „Wir stehen in unserem Lande hinsichtlich unseres Kredits und hinsichtlich der Organisation unseres inneren Dienstes in Industrie und Handel bisher wirklich stark genug da, daß diese Frage, ob man 80 Millionen so oder so behandelt, im Interesse unseres Landeskredits keine Rolle spielt. Wir sind — ich halte es für notwendig, das gegenüber der Heulmeierei auszusprechen —, ein wohlorganisiertes Land, und für 80 Millionen brauchen wir uns nicht weiter viel umzudrehen.“

Noch einmal rief das Interesse an der Aktionsfähigkeit des deutschen Kapitals auf den internationalen Märkten Georg Siemens im Reichstag auf die Tribüne. Bei der Beratung des Etats des Reichsamts des Innern machte der Abgeordnete Gamp am 26. Januar 1901 dem Staatssekretär Vorhaltungen wegen des allzu großen Entgegenkommens der Zulassungsstelle bei der Einführung ausländischer Werte. Siemens stellte zunächst einige der von dem Abg. Gamp angeführten Ziffern richtig. Dann charakterisierte er das von Herrn Gamp an die Regierung gestellte

Verlangen, eventuell mit Verboten gegen die Zulassung ausländischer Werte zum Börsenhandel vorzugehen, als einen außerordentlich großen Rückschritt:

„Die Herren stellen sich auf den Standpunkt der sogenannten nationalen Politik, und diese besteht nach ihrer Ansicht darin, daß man möglichst wenig ins Weite hinausgeht, daß man seine Mittel vielmehr möglichst bestimmten Klassen der Bevölkerung, die dafür eine ziemlich ungefährtete Verwendung haben, zur Verfügung stellt. (Große Heiterkeit.) — Nun scheint es mir, daß dann doch in einem Augenblick, wo unser Land hinausgehen soll und will ins Freie und wo wir von Weltpolitik sprechen, eine Richtung in der eigenen Fraktion des Herrn Gamp, die ja die Weltpolitik vertritt, eine Richtung, die nur nationale Geldpolitik, ich möchte beinahe sagen — die Herren werden es mir nicht übelnehmen — aus Possemudel vertritt (Heiterkeit), in außerordentlichem Kontraste mit der allgemeinen Politik und mit ihrem eigenen Programm steht.“

Georg Siemens hat späterhin nur noch einmal im Reichstag das Wort ergriffen: am 24. April 1901, als die Reichsgarantie für die Eisenbahn von Daresfalem nach Mrgoro auf der Tagesordnung stand. Seine Ausführungen zu diesem Gegenstande sind in diesem Buche an anderer Stelle*) und in anderem Zusammenhang bereits wieder gegeben worden. Auch hier sprach er als weitblickender Unternehmer und Politiker, der die Lebensäußerungen eines großen, fleißigen, sich vermehrenden und aufstrebenden Volkes als eine in sich untrennbare Einheit begriff und ihnen Raum schaffen wollte. Auch hier war ihm seine geschäftliche Tätigkeit nur ein Mittel zur Förderung der großen Ziele der Nation. Gegenüber den Anzweifelungen der Motive, die für die Deutsche Bank in dieser Angelegenheit bestimmend waren, erklärte er: „In dem Augenblick, wo die deutsche Regierung dem gegenwärtigen Syndikate sagen sollte: uns liegt daran, daß du, Deutsche Bank, auf dein Vorrecht verzichtest — es bedarf nur einer solchen Bemerkung, dann haben Sie die Erklärung. (Hört! Hört!) — Ja, gewiß! — Daran anknüpfend bitte ich um Entschuldigung, wenn ich für ein Institut, dem ich 30 Jahre angehört habe, noch ein Wort hinzufüge: Die Andeutungen,

*) Siehe Band II., S. 283.

daß diese Leute jemals patriotische Empfindungen geheuchelt hätten, um Geld zu verdienen, waren durchaus ungerecht, wie ich zu beurteilen imstande bin.“

Das waren die letzten Worte, die Georg Siemens im Reichstag gesprochen hat.

Der Kampf um die Erneuerung der Handelsverträge.

Die schwersten Sorgen auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik bereitete Georg Siemens in den letzten Jahren seines Lebens die neue Gefährdung der zu Beginn der 90er Jahre in den Caprivischen Handelsverträgen geschaffenen Grundlage für unseren Warenaustausch mit dem Auslande.

Schon die Verträge mit Osterreich-Ungarn und den übrigen mitteleuropäischen Staaten hatten scharfen Widerspruch von agrarischer Seite erfahren. Dieser Widerspruch steigerte sich zu einem Ansturm von einer im politischen Leben Deutschlands bisher kaum dagewesenen Heftigkeit, als die deutsche Regierung im Februar 1894 auch mit Rußland nach fast einjährigem schweren Zollkrieg einen Handelsvertrag abschloß, der gegen erhebliche russische Zugeständnisse den deutschen Vertragstarif — und damit die ermäßigten Getreidezölle — auf die Einfuhren aus Rußland ausdehnte. Der Bund der Landwirte organisierte von jener Stunde an den grundsätzlichen und unerbittlichen Kampf gegen die neue Handelspolitik, und er wurde in diesem Kampf in kürzester Zeit zu einer gewaltigen Macht im innerpolitischen Leben Deutschlands.

Trotz der schärfsten Gegenwehr der agrarischen Kreise wurde auch der Vertrag mit Rußland durch die gesetzgebenden Körperschaften sanktioniert. Der neue Reichstag, dem Siemens nicht angehörte, beschloß am 16. März 1894 seine Annahme.

Aber die Bewegung im Lande ging auch nach dieser Entscheidung weiter. Die Agitation gegen die Handelsverträge wurde besonders begünstigt durch die schwere Notlage, in der sich die deutsche Landwirtschaft gerade in den ersten Jahren des neuen handelspolitischen Regimes befand. Ungewöhnlich günstige Welternten hatten die Konkurrenz des Auslandes erheblich verschärft und den Weltmarktpreis für Getreide gerade in der Zeit stark gedrückt, in der in Deutschland die Ermäßigung der

Getreidezölle in Kraft trat. Der durchschnittliche Roggenpreis in Danzig sank von 208 Mark für die Tonne im Jahre 1891, das allerdings ein Teurerungsjahr gewesen war, auf den Tiefstand von 110 Mark im Jahre 1894; wenn auch von diesem Preisrückgang um insgesamt 98 Mark nur 15 Mark auf die Zollermäßigung entfielen, so übte das „post hoc, ergo propter hoc“ eine starke suggestive Kraft aus.

Auch die Schutzzöllnerischen Kreise der deutschen Industrie, wie sie namentlich im Zentralverband deutscher Industrieller zusammenschlossen waren, rührten sich von neuem. Ihr Interesse am Export verbot ihnen zwar eine grundsätzliche Stellungnahme gegen langfristige Handelsverträge; aber sie verlangten mit Nachdruck eine Ausgestaltung des industriellen Schutzzolles und zeigten sich bereit, die Landwirtschaft in ihrem Bestreben auf Erhöhung der Agrarzölle zu unterstützen.

So schien die Konstellation wieder zu entstehen, mit der Bismarck im Jahre 1879 den Übergang zum Schutzzollsystem vollzogen hatte.

Die Entscheidung mußte rechtzeitig vor dem Ablauf der bestehenden Handelsverträge (31. Dezember 1904) fallen. Sie mußte nicht nur unsere Handelsbeziehungen zu denjenigen Ländern berühren, mit denen in der ersten Hälfte der 90er Jahre langfristige Tarifverträge abgeschlossen worden waren, sondern auch unsere Handelsbeziehungen zu solchen Ländern, mit denen ältere Abmachungen, vorwiegend einfache Meistbegünstigungsverträge, bestanden, vor allem unser Verhältnis zu England und seinen Dominions, zu Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika. Für den Fall, daß es nicht gelang, die ablaufenden Handelsverträge zu verlängern oder durch neue zu ersetzen, war eine neue Ara der gegenseitigen Zollsteigerung und Absperrung mit allen sich daraus ergebenden Behinderungen und Erschwerungen der deutschen Ausfuhr zu gewärtigen.

Die maßgebenden Regierungskreise schienen seit dem Rücktritt des Grafen Caprivi der Schutzzöllnerischen Strömung in Industrie und Landwirtschaft wieder zuzuneigen. Auch in dem von der Reichsregierung zur Prüfung aller mit dem Zolllarif zusammenhängenden Fragen einberufenen „Wirtschaftlichen Ausschuß“ hatten die Schutzzöllnerischen Interessen das Übergewicht. Es sicherte durch, daß die beteiligten Behörden, gestützt auf die Gutachten des Wirtschaftlichen Ausschusses, einen neuen

autonomen Zolltarif mit wesentlich erhöhten Agrar- und Industriezöllen ausarbeiteten, der den Verhandlungen über die neuen Handelsverträge zugrunde gelegt und im Falle des Scheiterns dieser Verhandlungen künftighin maßgebend sein sollte. Es sicherte ferner durch, daß die Vertreter der Landwirtschaft mit großem Nachdruck die Forderung vertraten, der neue Zolltarif müsse — nach dem Vorbilde des französischen — zum mindesten für die Agrarprodukte ein Doppeltarif sein, d. h. er müsse neben dem allgemeinen Tarif, der für die nicht in einem Handelsvertragsverhältnis mit uns stehenden Ländern gelten solle, einen Mindesttarif enthalten, unter den die Regierung bei ihren Handelsvertragsverhandlungen mit fremden Ländern unter keinen Umständen solle herabgehen dürfen. Die Reichsregierung, insbesondere der damalige Staatssekretär des Inneren Graf von Posadowsky, schien diesen ihre eigene Bewegungsfreiheit bei den bevorstehenden Verhandlungen stark beeinträchtigenden Forderungen keinen ernstlichen Widerstand entgegenzusetzen zu wollen.

Unter diesen Umständen nahm die Beunruhigung in den an der Erhaltung einer stabilen Grundlage für den Handel mit dem Auslande interessierten Kreisen immer mehr zu.

Georg Siemens hatte am 19. September 1895 seiner alten Mutter die von Ahlsdorf aus sich mit der Bitte um Aufklärung über die neue agrarische Bewegung an ihren Sohn gewandt hatte, geschrieben:

„Der Bund der Landwirte wird noch viel Lärm machen. So lange die Preise schlecht sind, wird er blühen, so gut wie der Wunderdoktor Thomas geholt wird, wenn die Leute krank sind. Das Schlimme an der Sache ist, daß die schlechten Preise noch im ganzen Jahre 1895 andauern werden. Man muß sich mit diesen Dingen abfinden und darauf vertrauen, daß nichts ewig ist, auch nicht die Not der Landwirtschaft und auch nicht der Bund der Landwirte. Das sicherste Mittel ist, daß man den Bauern zeigt, wie sie sich durch gute Kultur ihrer Felder, durch Meliorationen usw. ihre Erträgnisse und ihr Einkommen verbessern können. Dazu müssen wir helfen, sonst dreht sich eines Tages der Meid und der Born der Armeren gegen die Bessergestellten.“

Jetzt hatte der Bund der Landwirte den Tiefstand der Preise für landwirtschaftliche Produkte überdauert und war auf der ganzen Linie

im Vormarsch. Nur eine rasche und tatkräftige Gegenbewegung konnte noch einige Aussicht auf Erfolg bieten.

Eine solche Bewegung war von den politischen Parteien, die an sich für langfristige Handelsverträge eintraten, kaum zu erwarten. Über den Zustand in seiner eigenen kleinen Fraktion schrieb Siemens am 27. September 1900 an seine Frau:

„Rickert hat sich auf morgen abend ansagen lassen. Er will über die Haltung der 12 Mann starken freisinnigen Armee gegenüber den zukünftigen Handelsverträgen eine Konferenz abhalten und damit zugleich eine Revue verbinden. Über die Haltung unserer Heeresmacht sind nämlich die stärksten Meinungsverschiedenheiten eingetreten. Ich suchte mich herauszuziehen, indem ich jedem Recht gab; aber als man mich konfrontierte, zog ich elend den Kürzeren.“

Siemens war der Ansicht, daß angesichts der Zersplitterung der politischen Parteien nur eine von allen parteipolitischen Gesichtspunkten absehbende Zusammenfassung der an der Fortführung der Handelsvertragspolitik interessierten Wirtschaftskreise die Lage retten könne. In diesem Sinne wurden um die Mitte des Jahres 1900 Besprechungen mit führenden Persönlichkeiten der Industrie und des Handels eingeleitet, die schließlich zu dem Gedanken der Schaffung einer ganz Deutschland umfassenden Abwehrorganisation führten. Im Auftrag eines vorläufigen Ausschusses berief Siemens auf dem 11. November 1900 eine konstituierende Versammlung nach Berlin. Das Ergebnis war die Gründung des „Handelsvertragsvereins“.

Siemens beleuchtete in ausführlicher Rede die handelspolitische Situation. Er stellte fest, daß Deutschlands Industrie und Handel seit dem Abschluß der Handelsverträge große Fortschritte zu verzeichnen gehabt hätten. Es frage sich, ob diese Linie nun wieder verlassen werden solle. Er für seine Person ziehe die konservative Politik des Verbleibens bei der bisherigen Linie der etwas revolutionären Richtung vor, die sich in den Bestrebungen der Agrarier und eines Teiles der Großindustrie dokumentiere. Das Resultat dieser Bestrebungen führe in Zollkrieg und Ungewißheit. Er frage sich weiter, ob die Stimmung im Lande stark genug werden könne, um diese Bestrebungen zu paralyisieren. Er persönlich bejahe diese Frage; denn die an der Erhaltung der Handelsverträge

interessierten Kreise umfaßten die weitesten Schichten der Bevölkerung: die Importeure und Arbeiter ausländischer Rohstoffe, die gesamte exportierende Industrie, die Schifffahrt und Expedition, die breiten Massen der arbeitenden Bevölkerung.

Der Vorsitz des Vereins wurde aus der Mitte der Versammlung Georg Siemens angetragen. Siemens wehrte zunächst ab unter Hinweis darauf, daß seine Stellung als Abgeordneter einer bestimmten Partei den die Parteipolitik zurückstellenden Bestrebungen des Vereins hinderlich sein könne. Der Geheime Justizrat Rießer stellte seinen Bedenken den Satz entgegen:

„Der Name des Herrn Dr. von Siemens ist ein Programm — ein Programm, welches hinweist auf Energie, auf Arbeit und auf Voraussicht.“

Unter dem Druck des einmütigen, sich in stürmischen Zurufen kundgebenden Wunsches der Versammlung stellte sich Siemens zur Verfügung.

Von nun an gehörte ein großer Teil seiner Arbeitskraft der Organisation des Handelsvertragsvereins und seiner Propaganda.

Die Propaganda führte er nicht nur im Rahmen des neuen Vereins; er leitete sie vielmehr ein mit vielbemerkten Ausführungen, die er bei der Besprechung des Etats des Reichsamtes des Inneren in einer bereits besprochenen Rede*) vom 26. Januar 1901 im Reichstag machte. Dort führte er in einer Polemik gegen den Fürsten Herbert Bismarck aus:

Der Satz, daß das Ausland die Getreidezölle bezahle und deshalb eine Erhöhung der Getreidezölle des Inlands nur wenig berühre, sei, obwohl er von dem alten Fürsten Bismarck herrühre, unhaltbar. Die Praxis beweise, daß auch für das Getreide noch immer der alte kaufmännische Satz gelte, daß derjenige einen höheren Preis für eine Sache bezahle, der sie eben brauche. Wir seien in der Zwangslage, Getreide einführen zu müssen; angesichts der fortschreitenden Zunahme der deutschen Bevölkerung werde es auch für die Zukunft dabei bleiben.

Mit einem zweiten Satze habe der Fürst Bismarck allerdings recht: daß die Getreidezölle bisher keine merkliche Erhöhung der Bodenrente herbeigeführt hätten. Die Erklärung liege in dem „Pakt von 1878“. Damals hätten die Landwirte für die Getreidezölle hohe Industriezölle

*) Siehe oben S. 208.

bewilligt, und dadurch einmal ihre eigenen Produktionskosten verteuert, zweitens die starke Entwicklung der Industrie begünstigt. Während die Landwirtschaft unter dem neuen Zollregime ihre Produktion nur um 5%, allenfalls 10% habe vermehren können, sei die Kohlen- und Eisengewinnung um 150 bis 200% und die übrige Industrie im Verhältnis dazu gewachsen. Diese Entwicklung habe einen Teil der Landbevölkerung nach der Stadt gezogen und so der Landwirtschaft die Arbeiternot gebracht. „Sie haben deshalb nicht das Recht sich zu beschweren über eine solche Situation, und Sie haben am allerwenigsten das Recht, den anderen Leuten die Nahrungsmittel weiter verteuern zu wollen, um sich aus einer Position herauszuarbeiten, die Sie sich selber geschaffen haben.“ Außerdem werde eine Rückkehr der Politik von 1878 die Lage für die Landwirtschaft nur noch weiter verschlimmern. Eine neue Erhöhung der Getreidezölle werde die Industrie zu Kompensationsforderungen veranlassen. „Jede der Industrie gewährte Kompensation aber dient zur Vermehrung Ihrer Arbeiternot.“

Er wandte sich dann zu der Frage, wer überhaupt von den Getreidezöllen einen mutmaßlichen Vorteil habe. Diesen Vorteil erkannte er nur für den Großgrundbesitz an, während er für den kleinen Grundbesitzer und den Bauern, die ihren Schwerpunkt in der Viehzucht hätten, den Nutzen der Getreidezölle bestritt, ja sogar, da die Bauern Futtermittel zukaufen müßten, eine Schädigung behauptete.

Schließlich behandelte er, wie schon bei früheren Gelegenheiten, das politische Moment; man sage sich, daß im Interesse des Staates und der Aufrechterhaltung einer einheitlichen Verwaltungstradition die Existenz einer regierungsfähigen Klasse ein politisches Bedürfnis sei. Er stehe nicht an zu erklären, „daß der Umstand, daß wir eine solche Klasse haben, von hohem Wert ist für die tapfere, unabhängige und redliche Haltung unserer Armee, unserer Justiz und Verwaltung, sowie daß uns dieser Besitz ein großes Übergewicht im Vergleich zu allen anderen europäischen Staaten sichert“. Aber es handle sich um die halb kaufmännische, halb politische Frage, ob man das Recht habe, dem Lande dafür 50prozentige Lebensmittelzölle aufzuerlegen, seine Exportindustrie zu beeinträchtigen und seinen Bauernstand zu schädigen.

Zu einer programmatischen Rundgebung großen Stils gestaltete

Georg Siemens eine Rede, die er am 8. Mai 1901 vor der Ortsgruppe Magdeburg des Handelsvertragsvereins hielt. Die Rede sei deshalb in ihrem wesentlichen Inhalt hier wiedergegeben:

„Der Handelsvertragsverein wird von den verschiedensten Seiten angegriffen: von der Partei der Agrarier, weil man ihm vorwirft, daß er die Interessen der Landwirtschaft verkenne; von der Partei der Hochschützöllner, die ihm den Vorwurf macht, daß er freihändlerische Grundsätze verfolge; er wird insbesondere angegriffen von den politischen Parteien, die eigentlich unsere Freunde sein sollten, weil er nach ihrer Ansicht in der Vertretung der allgemeinen Interessen nicht die nötige Energie entfaltet, während wir namentlich aus der Erfahrung der letzten Wochen die Empfindung gewonnen haben, daß die Tätigkeit des Handelsvertragsvereins als Konzentrationspunkt eines großen Teiles unserer Industrie durchaus nicht wirkungslos gewesen ist.“

Nach einem Überblick über die Entwicklung, die Deutschland vom freihändlerischen Agrarstaat zum schützöllnerischen Industriestaat geführt hatte, gab er eine Schilderung der Verhältnisse, die für die Politik der Handelsverträge bestimmend gewesen waren:

„Der Zweck der Handelsverträge war die Sicherstellung der Arbeitsleistung unserer Industrie. Wir mußten diese Sicherstellung erreichen, weil wir ohne diese nicht in der Lage gewesen wären, unsere Bevölkerung so zu ernähren, wie sie ernährt werden muß.“

Die Wirkung der Handelsverträge bezeichnete er als außerordentlich segensreich: „Wir können aus unseren Steuerlisten nachweisen, daß in Preußen seit dem Jahre 1892 das regelmäßige Einkommen der Nation um 1 Milliarde jährlich gewachsen ist, und daß der Vermögenszuwachs seit dem Jahre 1895 ungefähr $8\frac{1}{3}$ Milliarden betragen hat. Wie stark die Wirkung der Handelsverträge war, mögen Sie auch erkennen aus der Veränderung unserer Löhne. Der neue Handelsminister Möller hat kürzlich in Dortmund auseinandergesetzt, daß ungefähr 10 bis 12 Millionen Arbeiter (einschließlich ihrer Angehörigen) vom Export leben und daß die Löhne der Bergarbeiter von 670 Mark in den 70er Jahren bis zu 1300 Mark im Jahre 1900, die der Eisenbahnwerkstätten in den letzten zehn Jahren von 869 auf 1126 Mark gestiegen sind. — Auch die Landwirtschaft hat nicht gelitten. Die zunehmende Wohlhabenheit des Landes

hat die Absatzmöglichkeiten vermehrt und sowohl den Bedarf als auch die Preise aller feineren Produkte wie Fleisch, Eier, Obst u. dgl. gesteigert. Namentlich der kleinere Grundbesitz hat dabei erheblich gewonnen." Auch die Entwicklung der Güterpreise stimme durchaus nicht mit den Klagen über die Not der Landwirtschaft.

Nichtsdestoweniger habe die Herabsetzung der Getreidezölle in den Handelsverträgen Anlaß zu einer starken Agitation innerhalb der Landwirtschaft gegeben. Der Bund der Landwirte habe einen Etat von 500000 Mark für Agitationszwecke; Unterstützungsgelder von anderen Stellen kämen noch hinzu. Gefördert werde diese Agitation durch den Umstand, daß unsere Bürokratie sich größtenteils aus Angehörigen jener Kreise rekrutiere. „Die Überzeugung von der Not der Landwirtschaft ist eine Art von Anstandspflicht geworden; man ist nicht anständig, wenn man nicht an die Not der Landwirtschaft glaubt.“

Gestützt auf diese Macht hätten die Agrarier verlangt, daß der im Wirtschaftlichen Ausschuß ausgearbeitete neue Zolltarif ohne vorherige Prüfung der Einzelregierungen und Handelskammern sofort veröffentlicht werde und daß die Handelsverträge noch vor Ende des Jahres 1901 gekündigt werden müßten; sie hätten ferner die sehr bedenkliche und gefährliche Forderung nach einem Doppeltarif aufgestellt. Die Agrarier wollten sich auf diese Weise gegen einen immerhin möglichen Umschwung der politischen Machtverhältnisse sichern. Die Kosten der Bindung der Unterhändler an einen Minimaltarif für Agrarprodukte werde die Industrie zu tragen haben.

Mit den Agrariern habe sich im Wirtschaftlichen Ausschuß die unter der Führung des Zentralverbandes deutscher Industrieller stehende sogenannte „schwere Industrie“ vereinigt. Ihr Gedankengang sei: „Wir gestehen zu, daß ihr höhere Getreidezölle braucht, was natürlich zur Folge hat eine schlechtere Lebenshaltung unserer Arbeiter. Wir müssen infolgedessen höhere Löhne geben und daher auch höhere Zölle haben.“

Die Verteuerung der Produkte der geschützten Industrien durch erhöhte Zölle treffe die Gesamtindustrie; wenn z. B. das Eisen teurer werde, so würden damit der Maschinenbau- und der elektrischen Industrie, dem Baugewerbe und anderen Industriezweigen die Produktionsbedingungen erschwert.

Die Gefahr, die im vorigen Herbst vorgelegen habe, sei also eine doppelte gewesen: erstlich, daß überhaupt keine Handelsverträge zustande kommen, zweitens, daß sie im besten Fall zu solchen Bedingungen zustande kommen, die unserer Industrie die Produktion verteuere. Damit werde die Gefahr heraufbeschworen, daß die ganze bisher für das Ausland arbeitende Industrie auf den inneren Markt zurückfalle und diesen völlig desorganisiere. Es handle sich dabei nicht nur um eine Geldfrage, sondern um die Beschäftigung und Ernährung von 10 bis 12 Millionen Arbeitern.

„Da trat nun im November vorigen Jahres eine Reihe von Personen zusammen und bildete den Handelsvertragsverein. Man hatte zuerst gedacht, daß man sich an die Handelskammern zu wenden habe. Aber die Handelskammern sind selbst staatliche Behörden. Sie können Gutachten abgeben, aber sie dürfen nicht agitieren; denn der Staat agitiert nicht. So gut wie in der Landwirtschaft neben dem Landwirtschaftsrat der Bund der Landwirte zu Agitationszwecken gegründet worden ist, so glaubte man den Handelsvertragsverein gründen zu sollen, um das Paroli zu bieten gegenüber der Agitation von der anderen Seite.“

Über das Programm des Handelsvertragsvereins äußerte sich Siemens ähnlich wie in der Berliner Gründerversammlung:

„Die Basis des Handelsvertragsvereins ist eine durchaus konservative. Er hat als ersten Satz aufgestellt, daß die bestehende Gesetzgebung im wesentlichen aufrechterhalten werden müsse. Wir haben gesagt: das Land hat sich in diesem Zustande wohl befunden, und wir haben keine Veranlassung, diesen Zustand wesentlich zu ändern. Derjenige, der eine Abänderung dieses Zustandes, unter dem das Land wohlhabend geworden ist, verlangt, wird den Beweis der Notwendigkeit zu erbringen haben. Unser Zweck ist, daß wir aufmerksam machen wollen auf die Gefahr, die in der wilden Agitation der anderen Seite für die Entwicklung unserer Industrie und unserer gesunden Wohlfahrt liegt. Unsere Mittel dazu sind öffentliche Vorträge, die Presse, das Zusammenfassen aller derjenigen Kräfte, welche auf dem gleichen Boden stehen. Wir haben uns gewandt an die kommunalen Verwaltungen und an die Handelskammern, wir wenden uns auch an die Regierungen mit Vorstellungen; unser Zweck und unser Mittel ist die Belehrung. Ein anderes kennen wir nicht, und ein anderes wollen wir nicht. Aber wir glauben,

daß, wenn die Kenntnis der Gefahr, in der wir geschwebt haben und teilweise noch schweben, in der Nation verbreitet wird, daß dann der nötige Druck auf die Regierung und die parlamentarischen Körperschaften ausgeübt werden kann.

„Was haben wir nun zu tun? — Wir haben zuerst die Hindernisse zu beseitigen, die dem Abschluß von Handelsverträgen entgegenstehen. Diese Hindernisse beruhen vor allem in der Agitation der Landwirte. Deshalb haben wir zuerst in unseren wissenschaftlichen Darlegungen nachzuweisen versucht, daß die Forderungen der Agrarier ein Unrecht gegen die Allgemeinheit enthalten, ein Unrecht insofern, als letzterer zum Besten eines begrenzten Teiles der Nation die Nahrung verteuert wird.“ Die Verteuierung aber, die Siemens mit statistischen Daten belegte, werde eine ungeheure Unzufriedenheit in der arbeitenden Bevölkerung erzeugen, zumal da sie nur einer kleinen Sondergruppe, den Großgrundbesitzern, zugute komme. Bereits jetzt liege der Schwerpunkt der deutschen landwirtschaftlichen Produktion nicht mehr im Getreide, sondern im Fleisch: der Wert unserer ganzen Brotgetreideproduktion betrage ungefähr 1300 Millionen Mark, der Wert unserer Fleisch- und Milchproduktion dagegen etwa $3\frac{1}{2}$ Milliarden Mark. Der Schwerpunkt der Viehzucht aber liege im Mittel- und Kleinbesitz.

Ähnlich liege es in der Industrie. Nach der Berufszählung des Jahres 1895 hat die Zahl der gewerblichen Arbeiter 7320000 Köpfe betragen; davon kommen auf Bergbau-, Salinen- und Hüttenbetriebe nur etwa 533000, dagegen 850000 auf die Nahrungsmittelbranche, 920000 auf die Maschinen-Industrie. Keine dieser letzteren Industrien habe ein Interesse an der Verteuierung der Rohmaterialien. In der Schwerindustrie sei nicht die Arbeit, sondern in erster Linie das Kapital vertreten; die große Masse der deutschen Arbeitskraft sei in denjenigen Industrien beschäftigt, deren Produktionsbedingungen durch die Bestrebungen des Zentralverbandes deutscher Industrieller beeinträchtigt würden. Um sich gegen eine solche Politik zu wehren, brauche man nicht Freihändler zu sein: wenn wir uns auf den Standpunkt der bestehenden Gesetzgebung stellen, nämlich derjenigen der möglichsten Aufrechterhaltung der Handelsverträge, so kann man uns nicht vorwerfen, daß wir irgendwelche freihändlerischen Interessen vertreten.“

Über das Verhältnis des Handelsvertragsvereins zu den politischen Parteien sagte er:

„Unsere politischen Parteien scheiden sich nicht nach wirtschaftlichen Auffassungen. Sie haben sowohl im Zentrum als auch bei den Nationalliberalen Agrarier und Industrielle, bei den Konservativen und bei den Linken finden Sie Weltpolitiker und Flottenfreunde gemischt mit Kolonial- und Flottengegnern. Und Sie können es häufig genug sehen, daß in den wirtschaftlichen Fragen die Parteien auseinanderfallen. Wären wir also, wie es uns eine bestimmte Fraktion anbot, darauf eingegangen, die Vertretung dieser Frage einer bestimmten politischen Partei anzuvertrauen, so hätten wir sofort in unsere Bestrebungen den Keim der Krankheit hineingetragen. Wir sind heute stolz darauf, daß in unseren Kreisen Anhänger der verschiedensten Parteien sich befinden. Wir zählen zu unsern Mitgliedern Anhänger des Zentrums und der nationalliberalen Partei; wir haben Freunde von rechts bis zur äußersten Linken. Wir sind keine politische Partei; wir erörtern nur eine Magenfrage, und der Magen ist etwas rein Menschliches. Als die Errichtung unseres Vereins besprochen wurde, bin ich so weit gegangen, unsere Freunde dringend zu bitten, mich aus dieser Sache herauszulassen, weil ich Abgeordneter bin; denn ich befürchtete Schwierigkeiten. Da hat man mir geantwortet: Sie sind kein Politiker, Sie haben als solcher niemals eine große Bedeutung erstrebt, Sie sind ungefährlich! — Mögen die politischen Parteien sich auseinandersehen über das Verhältnis zwischen Krone und Parlament, zwischen Staat und Kirche, über Theaterzensur und Toleranzfragen! Wir kümmern uns hier nur um die Entwicklung der materiellen Lebenswohlfahrt und um die Magenfrage der Ernährung der Nation.“

Zum Schluß erinnerte Siemens an das Wort des Kaisers, das den Abschluß der Handelsverträge im Jahre 1891 als eine „rettende Tat“ bezeichnet hatte: „Ich habe den Glauben, daß diese Auffassung auch heute noch besteht, und ich möchte in der Wahl des neuen Handelsministers (Theodor Möller), der sich ja mit großer Entschiedenheit auf Grund seiner industriellen Sachkenntnis für die Notwendigkeit langfristiger Handelsverträge ausgesprochen hat, eine Bestätigung dafür erblicken, daß keine Änderung eingetreten ist. Im Gegenteil muß man aus der Konsequenz, mit der die Flottenfrage, die Kolonialbestrebungen, die Entwicklung der

Verkehrsmittel in der Kanalfrage verfolgt werden, die Folgerung ziehen, daß diese Auffassung auch noch jetzt weiter besteht. Wir dürfen daher die Überzeugung hegen, daß wir bei dem Verbleiben auf dem konservativen Boden der bestehenden Gesetzgebung uns auch mit denjenigen Faktoren des Staatslebens in Einklang befinden, die vor 10 Jahren diese Verträge als eine „rettende Tat“ bezeichnet haben. Unter diesen Umständen, wird man uns gewiß nicht vorwerfen dürfen, daß wir unruhige Köpfe seien.“

Georg Siemens trug in dieser Rede eine stärkere Zuversicht zur Schau, als seiner wahren Auffassung entsprach. Die Arbeit an der Organisation des Vereins und seiner Propaganda hatte ihm damals schon manche Enttäuschung gebracht, über die er sich im vertrauten Kreise bitter aussprach. Als ihn im Herbst des Jahres 1901 das Schwinden seiner körperlichen Kräfte zwang, die Führung des Vereins aus der Hand zu geben, da übergab er dem stellvertretenden Vorsitzenden, dem Reder Adolf Woermann, die Geschäfte mit einem Schreiben, das einen besseren Einblick in seine Gedanken gestattet als eine öffentliche Rede:

Karlsbad, Hotel Pupp, 9. September 1901.

Geehrter Herr Woermann!

Ich liege hier in Karlsbad, und es sieht nicht so aus, als ob ich in naher Zeit wieder arbeitsfähig werden könnte. Unter diesen Umständen bin ich gezwungen, so leid es mir tut, mich an Sie als den stellvertretenden Vorsitzenden des Handelsvertragsvereins zu wenden und Sie darum zu bitten, daß Sie nunmehr aktiv eingreifen.

Aus den Protokollen werden Sie gesehen haben, was bisher geschehen ist. Ich bitte dieselben durch nachfolgende Bemerkungen vervollständigen zu dürfen.

1. Als wir im November 1900 zusammentraten, bestand im ganzen preussischen Osten eine durchweg hoffnungslose Stimmung. Die preussische Bürokratie, die schon seit 25 Jahren in allen unteren Stellen von den Agrariern durchsetzt war, hatte sich denselben total unterworfen; die liberalen Parteien hatten wieder an Einfluß verloren, da sie noch immer nicht begriffen haben, daß der dauernde Einfluß in der Verwaltung viel wesentlicher ist als gelegentliche schöne Tiraden im Parlament. Es handelte sich darum, eine allgemeine Bewegung zu inszenieren, indem man den durch gute Zeiten verwöhnten industriellen Klassen klar machte, daß ein weiteres Stillstehen Gefahr im Verzug haben würde. Die zu Gebote stehenden Mittel waren zwar ausreichendes Geld, aber absoluter Mangel arbeitsamer Mithilfe der betreffenden Klassen und fast noch mäßigeres Material in den zur technischen Arbeit heranzuziehenden literarischen und anderen jüngeren Kräften. . .

Die zu besiegenden Schwierigkeiten bestanden in dem teils offenen, teils versteckten Entgegenwirken aller politischen Parteien. Ein entschlossenes Zusammenhalten

der industriellen und kommerziellen Kreise war mangels Teilnahme der führenden Kräfte nicht zu erzielen, und das Material für eine selbständige Agitation aus diesen Kreisen heraus war nicht zu beschaffen. Einzelne Handelskammersekretäre, welche ihre Schulbildung mit Befriedigung an den Mann brachten, reichten dafür nicht aus. Die einzigen Orte, wo wir ein Zusammengehen der politischen Parteien unter Führung des Handelsvertragsvereins erzielen konnten, waren außer Hamburg noch Frankfurt a. M., Mannheim, Magdeburg und Jürth. Noch kürzlich hat die freisinnige Volkspartei in Nürnberg eine Einigung mit Erfolg verhindert.

Das Resultat der Gruppenbildung muß man also als ein mäßiges bezeichnen; es lieferte uns zwar reichlich Geld, einige überflüssige Beamte und keinerlei eigene Initiative.

2. Der zweite Weg, um Interesse in industriellen Kreisen rege zu machen, bestand in der literarischen Tätigkeit. Die Artikel unserer Korrespondenz sind namentlich in der Provinzpresse gern und häufig nachgedruckt worden. Wieviel erfahrene Sachkenner auf Zeitungsartikel zu geben verpflichtet sind, überlasse ich indessen Ihrem Urteil. Es wird nach meiner Überzeugung in Deutschland mehr geschrieben als gelesen.

Dazu wurden eine Reihe von Broschüren in Angriff genommen, welche den betroffenen Industrien in sachgemäßer Weise ihr Interesse klar machen sollten. Dabei war die Klippe nicht immer zu vermeiden, daß die Erzeuger des Halbfabrikates in Konflikt gerieten mit den Verfeinerungsindustrien.

Aus der Haltung der beteiligten Industrien scheint sich zu ergeben, daß die meisten Fabrikanten sich noch nicht zu der Überzeugung durchgearbeitet haben, daß Schutzzölle wertlos werden, wenn die Inlandsproduktion größer ist als der Inlandsbedarf. Erstaunlich, aber kaum zu bestreiten! Wir haben mehr Remonstrationen wegen ungenügender Schutzzölle erhalten, als ich es geträumt hätte. Die daraus zu ziehende Konsequenz ist, daß man diese positive Seite nur allmählich in den Bereich der Diskussion ziehen darf und sich anfänglich auf die negative Seite beschränken muß.

3. Was diese negative Seite anbetrifft, so haben wir vollen Erfolg gehabt. Wir haben unseren Angriff nicht sowohl gegen die Höhe der Zollsätze gerichtet als gegen den Doppeltarif. Die Details sind gleichgültig; aber keine einzige deutsche Regierung, mit Ausnahme der Schwarzburg-Sondershäuser, hat bisher entscheidende Stellung zu diesem Tarif genommen. Der Doppeltarif für Eisen ist schon im letzten Winter gefallen. An einer Aufrechterhaltung des Doppeltarifs für Getreide wage ich zu zweifeln, wenn jedermann seine Schulbigkeit tut.

4. Was die Zukunft anlangt, so halte ich nach den gemachten Erfahrungen von einer generellen Zusammenfassung in den Gruppen nicht sehr viel, halte vielmehr dafür, daß wir das unberhoffte Glück der Veröffentlichung des Zolltarifs in der Weise ausnützen müssen, daß jede einzelne Industrie ihre Unzufriedenheit mit dem Doppeltarif im allgemeinen und mit ihren eigenen Zollsätzen im besonderen zu Kenntnis geben muß. Die Argumentation ist außerordentlich einfach: Keine Handelsverträge ohne Konzessionen; wenn Konzessionen auf dem Gebiete der Getreidezölle ausgeschlossen sind, so können sie nur auf industriellem Gebiet erfolgen; daher trägt die Industrie allein die Gefahren der künftigen Verhandlungen. Über alle diese Versammlungen muß genau Buch geführt und das Material entsprechend verwendet werden. . .

Sollte ich wieder gesund werden, so bin ich gern bereit, Ihnen einen kleinen Teil der Arbeitslast wieder abzunehmen. Gegenwärtig ist die Lage zu ernsthaft, als daß sie ohne Kontrolle und Führung dem Eifer einiger gutwilliger aber durchaus unerfahrener junger Springinsfelde überlassen werden könnte.

Mit freundschaftlichen Empfehlungen

Ihr ganz ergebener

gez. G. von Siemens.

Noch offenerherziger war Siemens in seinen Briefen an seine nächsten Angehörigen. An seinen Schwiegersohn, den Archäologen Dr. Theodor Wiegand, schrieb er am 30. Januar 1901:

„Die Geschichte von Herkules (Siemens) und der Hydra (Landbund) ist sehr schön, aber soviel ich vom Altertum behalten habe, wird dieselbe als eine Ausnahme betrachtet. In den meisten Fällen sind wohl die would be Herkulesse von der Hydra gefressen worden. Ich würde Dir daher raten, Dich bei aller persönlicher Sympathie für Deinen Schwiegersohn auch auf diesen Fall vorzubereiten. Denn unsere Partei besteht aus der Nachkommenschaft des Dir aus dem „Egmont“ bekannten Industriellen Jetter. („Ja, so denkt jeder zuerst: was sollst Du mit Deiner Nase voran? Hängt doch der Hals gar nah damit zusammen.“) Dergleichen Lagen sind nicht hoffnungsvoll. Und wenn das Altertum nicht einmal Vorbilder enthält, so daß man mit einem schönen klassischen Zitat aus dem Livius oder Cornelius Nepos eine begeisternde Rede schließen kann, dann vermindern sich die Ausichten um die Hälfte.“

Am 4. Februar 1901 ließ er nachstehenden Brief folgen:

„Daß die Regierung den Agrariern so weit entgegenkommen würde, hatte man auf unserer Seite nicht erwartet. Aber wenn eine Regierung die Wahl hat, geht sie immer mit dem Mächtigen. Und der Mächtige ist die vorzüglich organisierte konservative Landwirtschaft, während die Liberalen sich untereinander befehden, wie die Juden zur Zeit der Belagerung Jerusalems durch Titus. — Meine Reden enthalten durchaus nichts Neues. Es sind die alten Sätze, die sich nur dadurch eine gewisse Aufmerksamkeit errungen haben, daß sie nicht durch die zweifelhaften Redakteure der Richterischen Partei, sondern durch einen Mann vorgetragen werden, der auch außerhalb des Reichstags einigen persönlichen Einfluß nachweisen konnte.“

Und im August 1901 schrieb er an seine Frau:

„Der Handelsvertragsverein wird eine schöne Resolution machen. Aber die Apathie der betroffenen Klassen ist sehr groß, und es ist möglich, daß alles „verpufft.“ Man wird ein Jahr zu spät begreifen, welchen Fehler man begeht, und dann wird es zu spät sein. Schade!“

Georg Siemens hat die Bestätigung seiner Zweifel und Befürchtungen durch den Gang der Dinge nicht mehr erlebt. Mit ihm verlor der Handelsvertragsverein nicht nur seinen Begründer und Führer, sondern auch Seele und Geist. In den Kämpfen gegen den neuen Zolltarif bekam die freihändlerisch-doktrinäre und parteipolitisch-intransigente Richtung so sehr die Oberhand, daß Siemens' nächste Parteifreunde sich im Dezember 1902, als der Tarif im Plenum des Reichstags zur Entscheidung stand, an der ebenso aussichtslosen wie verbitternd wirkenden Obstruktion der Sozialdemokraten beteiligten. Auf der Grundlage des neuen Zolltarifs gelang es der deutschen Regierung, unter Opfern, die für die deutsche Industrie und die Arbeiterschaft erträglich waren, zu einer Erneuerung der Handelsverträge zu kommen und so bis an die Schwelle des Weltkrieges die für das Gedeihen der deutschen Wirtschaft und das Wachstum der deutschen Bevölkerung unerläßliche stabile Grundlage zu erhalten, für die Georg Siemens in maßvoller und zielbewußter Opposition gekämpft hatte.

Wenn er in seinen letzten Wochen und Tagen die Bilanz seiner parlamentarischen Tätigkeit gezogen hat, so mag sie, trotz der persönlichen Erfolge, mit den Zweifeln abgeschlossen haben, denen er vor seinem Wiedereintritt in den Reichstag in einem Brief vom 29. März 1885 an seinen Freund Bauer, den Direktor des Wiener Bankvereins Ausdruck gegeben hatte:

„Ich vermute, daß Sie in Paris sehr ungünstige politische Eindrücke erhalten haben. Ich bin hier etwas besorgt. Der Parlamentarismus scheint nach und nach in allen Ländern (Frankreich, Italien, England und Deutschland) eine etwas bedenkliche Regierungsform zu werden. . . „Was ist die Mehrheit? Mehrheit ist der Unsinn, Verstand ist stets bei wenigen nur gewesen. Bekümmert sich ums Ganze, wer nichts hat?“ — Es ist schade, daß Schiller den Demetrius nicht hat fertig machen können!“

Georg Siemens und die auswärtige Politik.

Georg Siemens' politische Einstellung war, wie seine ganze Lebensarbeit, von der lebendigen Anschauung des Zusammenhanges des deutschen Volkes mit der Außenwelt diktiert. Wie die Aufgabe der Emanzipation des bankmäßigen Verkehrs mit dem Auslande für ihn der Anreiz war, sich für die vornehmlich für diesen Zweck geplante Neugründung der Deutschen Bank zur Verfügung zu stellen, wie er in dem Ausbau dieses Institutes aus bescheidensten Anfängen zu einem der gewaltigsten Unternehmen der Welt stets die Wechselwirkung inneren Wachstums und nach außen strebender Betätigung vor Augen hatte, so empfing er auch in der Politik die starken Antriebe aus der Intuition, daß ein in seine kontinentalen Schranken gebanntes Deutschland verkümmern müsse, und daß nur ein mit seiner Regsamkeit die Welt umspannendes Volk in der durch die gewaltigen Errungenschaften der Produktions- und Verkehrstechnik ausgelösten Entwicklung sich werde halten und gedeihen können. Ob er für eine gesunde Geld- und Bankverfassung eintrat, ob für eine aktionsfähige Börse, ob er sich für die Subventionierung von Postdampferlinien und für den Eisenbahnbau in den Kolonien einsetzte, ob er für langfristige Handelsverträge kämpfte, ob er die Verstärkung unserer militärischen und maritimen Machtmittel befürwortete, stets begriff und behandelte er die Probleme vom Standpunkt des Zusammenhanges der mit tausend unzerreißbaren Fäden verflochtenen Gemeinschaft der miteinander wetteifernden, heute zur Zusammenarbeit bereiten, morgen zum Kampf entschlossenen Völker der Erde.

So war im Grunde genommen, obwohl er niemals im Reichstag oder an anderer Stelle über Außenpolitik im engerem Sinne gesprochen hat, seine ganze politische Betätigung durchdrungen von der Erkenntnis außenpolitischer Bedingtheiten und von dem Streben nach außenpolitischen Zielen.

Zudem war seine geschäftliche Tätigkeit in zahlreichen ausländischen und Unternehmungen ein außenpolitisches Handeln von einer Wirksamkeit, wie sich dessen nur wenige Staatsmänner rühmen konnten. Es sei nur an die italienischen Geschäfte erinnert, die der Dreibundpolitik in ihrer besten Zeit einen materiellen Rückhalt gaben, und an die türkischen Unternehmungen, die Deutschlands politische Position im

Orient begründeten und von deren Führung mehr als einmal die Gestaltung der politischen Weltlage abhing.

Der große Gesichtspunkt dieser in Beruf und Parlament sich auswirkenden politischen Betätigung war das von heißer Liebe zum Vaterland eingegebene Bestreben, dem deutschen Volke Raum zu schaffen für ein gesundes Wachstum und für einen Aufstieg zu höheren Lebensstufen, ihm den Platz im Kreise der anderen Nationen zu erarbeiten und zu sichern, auf den es nach seiner Tüchtigkeit und seinem Kulturstande Anspruch erheben konnte. Er war von der inneren Gleichwertigkeit des Deutschen mit den anderen Völkern, denen ein günstigeres Schicksal einen Vorsprung an Wohlstand und Weltgeltung vergönnt hatte, durchdrungen, und deshalb glaubte er unerschütterlich an des deutschen Volkes Zukunft, der er ein Wegbereiter sein wollte.

Seine Pläne umfaßten die Welt. Aber er war nicht ein Imperialist der Gewalt und Eroberung; er war ein Imperialist der friedlichen Arbeit. Wohl war er Realpolitiker genug, um zu wissen, daß die Arbeit sowohl in der Heimat, wie noch viel mehr draußen in der Fremde einer starken, schützenden Hand bedarf. Aber die Machtmittel des Staates hatten für ihn in diesem Schutze ihre ausschließliche Bestimmung. Eroberungen und gewaltsame Unterdrückung anderer hatten in seinen Projekten keinen Raum.

Auch in der friedlichen Arbeit lag ihm die Überspannung des Wettbewerbs fern. Je größer seine Pläne wurden, desto mehr war er geneigt, sich mit anderen zu gemeinschaftlicher Arbeit zu verbinden.

Seine Erfolge sind ihm nie zu Kopf gestiegen und haben ihm nie den Blick getrübt. Die Überschätzung der eigenen Kraft und der Kraft des deutschen Volkes blieb ihm fern. Schon aus der nüchternen Beurteilung der eigenen Leistungsfähigkeit heraus suchte er für die Durchführung größerer Geschäfte und Unternehmungen Bundesgenossen. So hielt er es, wenn er bei innerdeutschen Geschäften durch freigebige Gewährung von Beteiligungen sich starke Konsortien schuf; so hielt er es noch viel mehr, wenn er bei weitaussehenden internationalen Plänen sich die Mitwirkung angesehenen und starker Finanzgruppen des Auslandes, insbesondere Englands und Frankreichs, zu sichern suchte. Es sei nur daran erinnert, wie er hinsichtlich der Finanzierung des bulgari-

sehen Geldbedarfs den Satz aufstellte, daß die deutsche Gruppe sich von der französischen nicht trennen dürfe, da die deutsche Gruppe allein nicht stark genug sei, um — neben allem anderen — Bulgarien finanziell durchzuhalten. Es sei vor allem daran erinnert, wie er für seine türkischen Unternehmungen von vornherein eine breite internationale Grundlage zu schaffen bemüht war, wie er für die Bagdad-Eisenbahn die Mitwirkung Englands als unerläßliche Vorbedingung einer erfolgreichen Durchführung des Unternehmens ansah und wie er seine ganze Fähigkeit, Tatkraft und Geschicklichkeit an die Gewinnung dieser englischen Mitwirkung setzte.

Aber nicht nur die kühle und richtige Einschätzung der eigenen Kraft bestimmte ihn, die internationale Zusammenarbeit zu suchen, sondern auch das Bestreben, die Hindernisse auszuschalten, die sich aus unnötigen Rivalitäten und vermeidbarem Mißtrauen ergaben. Gerade bei Unternehmungen, die stark auf das Gebiet der hohen Politik hinüberspielten, war es besonders wichtig, politischen Gegnerschaften vorzubeugen, die nicht nur für die Durchführung und das Gedeihen des Unternehmens selbst, sondern auch für die Beziehungen zwischen den interessierten Völkern gefährlich werden konnten. War diesem Bestreben Erfolg beschieden, gelang es, eine vertrauensvolle und fruchtbare internationale Zusammenarbeit an einem großen Werke herzustellen, so war das ein Eckstein mehr in dem Fundament des Friedens, auf dem sich das stolze Gebäude der Weltwirtschaft aufbaute. Die Freiheit von Selbstüberschätzung entsprach bei Georg Siemens dem gesunden Kraftbewußtsein, daß Deutschland im friedlichen Wettbewerb und in friedlicher Zusammenarbeit mit den anderen aktiv an der Entwicklung der Welt teilnehmenden Völkern seinen Platz behaupten und befestigen und seinem Volke den Aufstieg zu höherer materieller und geistiger Kultur sichern werde.

Die Zeit, in der Georg Siemens mit seinen Unternehmungen immer mehr in das Gebiet der großen Politik hineintwuchs, in der er anfangs, nicht nur ein geschäftlicher, sondern auch ein politischer Machtfaktor zu sein, war für Deutschlands Verhältnis zu den großen Völkern der Erde die Schicksalswende. Damals entschied sich vor allem unser Verhältnis zu England. Nachdem die Beteiligung Deutschlands an der russisch-französischen Intervention gegen den Frieden von Schimonoseki und die

Früher-Depesche um die Mitte der 90er Jahre das von Bismarck stets angestrebte gute Verhältnis zu England gefährdet hatten, war im Jahre 1898, dem Jahre von Fachoda und Port Arthur, von Chamberlain der Gedanke eines deutsch-englischen Bündnisses in die öffentliche Diskussion geworfen worden. Der Gedanke fand bei der deutschen Regierung die kühle Aufnahme, der Bülow als Staatssekretär des Auswärtigen am 8. Dezember 1898 im Reichstag mit den Worten Ausdruck gab:

„Was unser Verhältnis zu England angeht, so will ich heute nur das sagen — damit glaube ich aber eine ganze Menge zu sagen —, daß es allerlei Fragen und mancherlei Punkte gibt, wo wir mit England zusammengehen können und gern zusammengehen, ohne Schädigung und unter vollster Wahrung anderweitiger wertvoller Beziehungen.“

Die „anderweitigen wertvollen Beziehungen“ waren die Beziehungen zu Rußland, und die von Bülow ausgesprochene bedingte Bereitwilligkeit des Zusammengehens mit England in Einzelfragen war der Ausdruck der „Politik der freien Hand“, die um Rußlands willen eine deutsch-englische Annäherung nicht gestattete. Die „Politik der freien Hand“ war es auch, die nach dem mit dem Abschluß des Yangtse-Vertrags im Herbst 1900 gemachten Anlauf den von englischer Seite erneut aufgenommenen Bündnisgedanken im Jahre 1901 endgültig scheitern ließ.

Die Wirkungen dieser Vorgänge auf das Schicksal des Bagdad-Unternehmens sind oben dargestellt worden. Die Wirkung auf die große Politik war die englisch-französische Entente, im weiteren Verlauf die englisch-russische Annäherung, die diplomatische Einkreisung Deutschlands und schließlich die militärische Einkreisung im Weltkrieg.

Georg Siemens vertrat in jener Zeit den Gedanken der deutsch-englischen Annäherung. Bei der Schilderung seiner türkischen Unternehmungen wurde gezeigt, wie er schon bei den ersten Verhandlungen über die Konzession für die Anatolische Eisenbahn sich um die englische Mitwirkung bemühte und wie er späterhin immer und immer wieder den Versuch machte, in erster Linie mit England zu einer Verständigung über das vorderasiatische Eisenbahnprojekt und zu einer gemeinschaftlichen Durchführung dieses Unternehmens zu kommen. Seine Bemühungen stießen sich an der Zurückhaltung der englischen Finanzkreise und wohl auch an den Rückwirkungen der deutschen Ablehnung der englischen

Bündnisanregungen. Nur weil es ihm nicht gelang, mit England vorwärts zu kommen, suchte er die Verständigung mit den Franzosen; und nur in der Absicht, England im Sinne einer Gemeinschaftsarbeit in Bewegung zu setzen, suchte er über Frankreich Fühlung mit den Russen. Seine oben wiedergegebenen Briefe an Dr. Wiegand*) und Sir Edward Law**) legen diese Motive einwandfrei klar.

Seine Neigung, mit England zusammenzugehen, beschränkte sich nicht etwa auf das eine Bagdad-Unternehmen. Allerdings wiesen die besonderen Voraussetzungen dieses Unternehmens in besonderem Maße auf eine Verständigung mit England hin; aber die wirtschaftliche und politische Kooperation mit England und darüber hinaus auch mit den Vereinigten Staaten war für ihn, über den einzelnen Fall hinaus, ein allgemeines, in der politischen Gesamtlage begründetes Ziel. Seine Grundauffassung stimmte auffällig — und gewiß nicht zufällig — überein mit derjenigen, der Chamberlain am 30. November 1899 in seiner oben erwähnten in Leicester gehaltenen Rede Ausdruck gab.***) In Verbindung mit dem Hinweis auf das Natürliche einer Allianz mit Deutschland sprach Chamberlain damals auch von den Vereinigten Staaten von Amerika, von einer „neuen Triple-Allianz von Völkern germanischer Rasse“. Georg Siemens hat sich über diesen Gedanken in einem Briefe vom 6. Februar 1901 an Edward D. Adams folgendermaßen ausgesprochen:

„... Ihr Land geht jetzt mit Riesenschritten vorwärts. Es sieht so aus, als ob das alte Europa ins Hintertreffen käme. Wir schlagen uns in Europa immer noch mit den alten politischen und kommerziellen Vorurteilen herum. Vielleicht ist Deutschland noch in einer verhältnismäßig besseren Lage als die meisten anderen Völker, denn wir haben erst seit 1870 wieder angefangen, eine Nation zu werden. Ich habe seinerzeit von einer Art Allianz zwischen den Vereinigten Staaten, England und Deutschland geträumt, und ich habe darüber recht interessante Unterhaltungen mit englischen Persönlichkeiten gehabt. Aber es scheint, daß die Handelsseifersucht in den drei Ländern zu groß ist, was ich lebhaft bedaure.

*) Siehe oben S. 115.

**) Siehe oben S. 123.

***) Siehe oben S. 107.

Denn wir sind gerade jetzt in einer nicht uninteressanten Lage. Unsere Handelsverträge laufen nächstens ab; wir müssen also neue abschließen und dabei auch unser Verhältnis zu den Vereinigten Staaten klären. Unsere Handelsbilanz mit der Union zeigt einen Einfuhr-Überschuß von 500 bis 600 Millionen Mark jährlich; da taucht natürlich die Frage auf, ob es nicht besser wäre, unsere Beziehungen mit Rußland enger zu gestalten, das uns sein Getreide verkauft, aber dafür auch unsere Industrieprodukte abnimmt, während die Vereinigten Staaten nur verkaufen, aber nicht kaufen wollen und außerdem den Franzosen und Schweizern Konzessionen machen, die man uns vorenthält."

Am gleichen Tage schrieb er über das handelspolitische Verhältnis zu Amerika und Rußland an Jacob Schiff, den Geschäftsinhaber des New Yorker Bankhauses Kuhn, Loeb & Co.:

„ . . . Auf die Dauer kann niemand mehr von seinen Mitmenschen kaufen, als er ihnen verkauft. Deshalb dürften Ihre Staatsmänner den Bogen nicht überspannen. In dem alten Sprichwort „Leben und leben lassen“ liegt auch eine politische Wahrheit. Wir werden uns hier schon Mühe genug geben. Wenn wir drüben etwas Unterstützung finden, wird das nicht unnützlich sein, und ich würde mich herzlich freuen, wenn ich nicht durch die Politik Ihres Landes gezwungen würde, merkantile und politische Anlehnung bei den Russen zu suchen."

Der Überzeugung von den Vorteilen einer deutsch-englischen Annäherung blieb Georg Siemens auch in den Zeiten der großen Erregung während des Burenkrieges treu. Gegenüber der allgemeinen Begeisterung für das tapfere Burenvolk und der allgemeinen Entrüstung über die von Golbgier geleitete Gewaltpolitik der Engländer bewahrte er sich das nüchterne Urteil. Als der Kaiser in jener Zeit nach einer Gelegenheit suchte, dem durch die ersten Niederlagen in Südafrika schwer getroffenen England eine freundliche Gesinnung kundzugeben, wurde er darin von Siemens bestärkt. Im April 1900, gelegentlich eines Frühstückes bei dem Grafen August Gulenburg, zu dem auf des Kaisers Befehl auch Siemens gebeten worden war, sprach der Kaiser von seinem Wunsche, eine Sammlung in Deutschland zugunsten der durch große Überschwemmungen in Indien Geschädigten zu veranstalten. Siemens, den der Kaiser um seine Meinung fragte, stimmte dem Gedanken

an sich lebhaft zu, widerriet aber einer öffentlichen Sammlung, da eine solche angesichts der gegen England herrschenden Erregung einen Mißerfolg befürchten lasse; er machte sich stark, unter der Hand in kürzester Frist 500 000 Mark aufzubringen. Der Kaiser ging auf diese Anregung ein und stellte selbst 50 000 Mark zur Verfügung. Bei dieser Gelegenheit richtete der Kaiser an Siemens die Frage, woher denn eigentlich der allgemeine Engländerhaß und die allgemeine Burenbegeisterung kommen möge. Siemens antwortete: „Das machen die Frauen und Kinder! Ich darf mich zu Hause garnicht sehen lassen, wenn ich jetzt Geld für die Engländer gebe.“ Der Kaiser antwortete: „Weiß Gott, Sie haben recht! Das ist bei mir zu Hause genau ebenso.“

Wie groß die Sorge war, die sich hinter dem Scherz verbarg, zeigt das nachstehende Schreiben, das Georg Siemens in jener Zeit an seinen Schwiegerohn Dr. Wiegand nach Konstantinopel richtete:

„Man liest die Zeitungen über den Burenkrieg, und die biedere deutsche Nation bleibt so dumm, wie sie war. 1848 interessierte sie sich für Polen und Franzosen, 1863 für den Herzog von Augustenburg und die Vermehrung der kleinen deutschen Souveräne, 1880 für den Prinzen von Battenberg und seine Bulgaren, heute für die Buren. Und kein Mensch denkt daran, daß ein Sieg der Buren gleichbedeutend ist mit einem politischen Erfolg der Franzosen und Russen, sowie mit einer furchtbaren Niederlage unserer Industrie. Und alles dieses bloß, weil die Engländer schlechte Manieren haben!“

Die Deutsche Politik ist einen anderen als den Georg Siemens richtig erscheinenden Weg gegangen. Es ist ihm erspart geblieben, das Ende dieses Weges zu erleben.

Zweites Kapitel.

In Haus, Familie und Freundeskreis.

Des alten Justizrat Siemens letzte Eintragung in sein lange Jahre hindurch mit Sorgfalt geführtes Tagebuch lautete:

Mölsdorf, den 11. Mai 1876.

Heller Sonnenschein bei kaltem Ostwind.

Motto für Georg und die Familie aus Scheffels Trompeter von Säckingen:

Laß die breitgetretenen Plätze!
Steig nach unten, Nimm nach oben!
Reiche Nibelungenschätze
Liegen rings noch ungehoben!

Das Wunsch- und Sehertwort des greisen Vaters hat sich erfüllt. Auf neuen Wegen schritt Georg Siemens zu neuen Zielen. Sein Leben war, wie selten ein anderes, reich an Arbeit, reich an Erfolgen und reich an Ehren. Aber den kostbarsten aller Schätze hat er nicht draußen in der Welt erschürft, er hat ihn im eignen Hause gefunden und gehoben. Dort hat er in der Gemeinschaft mit Frau und Kindern und im Kreise der Freunde die sich stets erneuernde Kraft gewonnen, die seinem Wirken in Beruf und Öffentlichkeit den großen Zug gegeben hat. Dort fand er Verständnis für seine großen Gedanken und Pläne, Teilnahme an seinen Sorgen, Aufmunterung bei seinen Fehlschlägen und eine Mitfreude an seinen Erfolgen, die ihm der höchste Lohn für Mühe und Arbeit war. Dort fand er mehr: er fand in Frau und Kindern den Sinn des Lebens und Schaffens.

Die Welt hat auch in den letzten Jahren seines Wirkens, in denen er weithin sichtbar in der Öffentlichkeit stand, nur seine Außenseite gesehen und gekannt. Dem engeren Kreise der ihm Näherstehenden war es vergönnt, neben dem Finanzgewaltigen und Politiker auch den Gatten, den Vater und den Freund, neben dem Manne der unermüdlichen, die Welt umspannenden Arbeit auch den Menschen mit allen seinen großen Vorzügen und allen seinen kleinen Schwächen kennen zu lernen. Und wenn auch dieses Buch für den weiten Kreis der Öffentlichkeit

bestimmt ist, — ohne daß es einen Einblick in das persönliche und häusliche Leben gewährte, würde es ein Bild geben, dem die Seele fehlte.

Nichts kann diesen Einblick besser erschließen als die persönlichen Dokumente, die Frau Elise von Siemens mit Liebe und Sorgfalt als Bausteine für ein Denkmal ihres Mannes gesammelt hat. Schon für die bisherige Darstellung waren die von Georg Siemens herrührenden Briefe die lebendige Farbe. Noch viel mehr werden sie das sein, wo nicht nach außen wirkende Handlungen und Taten zu schildern sind, wo vielmehr das Innerste einer vielseitigen, starken und tiefen Persönlichkeit sich kundgeben soll.

Eine Auswahl von Briefen soll deshalb diese Lebensbeschreibung beschließen und ihr die Weihe geben. Der Leser wird in diesen Briefen durch alles Zufällige und Nebensächliche, aber in keinem Zuge Wertlose hindurch die Ausstrahlung einer Lebensweisheit empfinden, die aus innerster Größe, Güte und Klarheit, aus wahren und echtem Menschentum entspringt; die Ausstrahlung der Lebensweisheit und Lebensstärke, die den Zauber der Persönlichkeit Georg Siemens' ausmachte und die das Geheimnis der Macht war, die Georg Siemens über Menschen und Dinge ausübte.

Nur zum leichteren und besseren Verständnis sei den Briefen eine kurze Darstellung seines persönlichen und häuslichen Lebens vorausgeschickt.

Im ersten Bande wurde erzählt, wie Georg Siemens als Zwei- unddreißigjähriger in Elise Görz die Gefährtin seines Lebens fand und mit ihr am 1. Mai 1872 seinen Hausstand begründete.

Daß der gereifte Mann sich dem Liebreiz der zwanzigjährigen Mainzerin gefangen gab, ist nicht erstaunlich. Erstaunlich dagegen ist die Sicherheit, mit der er in dem jungen, anmutigen Mädchen die lebenskluge, starke und schmiegsame Frau vorausfühlte, die von der Natur geradezu als die Ergänzung seines eignen Wesens geschaffen zu sein schien. Vom ersten Augenblicke an — seine Briefe sind dafür ein Zeugnis — sah er in seiner Braut mehr als die künftige Frau, als die Mutter der kommenden Kinder, als die Verwalterin seines Hauses: er sah in ihr die kongeniale Mitarbeiterin, die Teilhaberin seiner Ideen und Pläne,

die Auferin zu den höchsten Zielen. „Mein Ehrgeiz ist, nicht nur Dein Mann, sondern auch Dein Freund zu werden.“ . . . „Mit größter Freude werde ich Dich zu meinem Partner in allen diesen Dingen machen. . .“ „Du sollst mich zwingen, auch allgemeinen Interessen Rechnung zu tragen!“ — Das sind Gedanken, Wünsche und Hoffnungen, die in seinen Briefen an die Braut stets wiederkehrten und denen im Zusammenleben von fast drei Jahrzehnten in seltenem Maße Erfüllung geworden ist.

Zunächst allerdings fühlte Georg Siemens in sich den Beruf, seine um zwölf Jahre jüngere Frau zu den nicht leichten Aufgaben, die er ihr an seiner Seite zudachte, zu erziehen. Seine Methoden waren mitunter originell und setzten die junge Frau mehr als einmal in Verwirrung und Erstaunen. Aber hier stand Persönlichkeit gegen Persönlichkeit: mit sicherem Takt, unbefiegbarem Humor und nicht geringer Klugheit wußte seine Frau sich auch mit den ungewöhnlichsten Situationen abzufinden, in die sie die Erziehungskünste ihres Gemahls gelegentlich versetzten.

Sie selbst berichtet über jene erste Zeit ihrer Ehe:

„Um mich recht schnell selbständig zu machen, gab mir Georg niemals einen Rat, sondern ließ mich meine Erfahrungen in der fremden Stadt allein machen. Ich konnte ihm aber darum nicht böse sein, weil ich selbst empfand, wie rasch ich Boden unter den Füßen gewann.

„In jener Zeit hat er mich auch viele Briefe schreiben lassen, meist an fremde Menschen und nach einem aufgegebenen Thema. Damals glaubte ich noch an die Existenz aller dieser Menschen. Später gestand Georg mir zu, daß gar mancher nur erfunden war, und daß er nur bemüht gewesen wäre, den kindlichen Ton aus meinen Briefen an ferner Stehende heraus zu bringen.

„Einmal, im August 1874, hatte ich einen langen Brief an meinen Bruder Adolf Görz geschrieben, als Georg dazu kam und anfangs mir für Adolf alles mögliche zu diktieren. In meiner Harmlosigkeit schrieb ich ruhig alles nach, obwohl mir manches etwas merkwürdig vorkam. Als der Brief fertig war, setzte mir Georg auseinander, er habe mir einmal den Unterschied klarmachen wollen zwischen Dingen, die man sagen, und Dingen, die man schreiben könne; alles jetzt Diktierter gehöre zu der ersteren Sorte. Damit wanderte der Brief zerrissen in den Papierkorb.

„Ein anderes Mal, in der ersten Zeit unserer Ehe, empfahl er mir,

zum Zeitvertreib die Leute in den gegenüberliegenden Häusern mit dem Opernglas zu beobachten und ihm abends Bericht zu erstatten. Auf mein erstauntes Ablehnen, behauptete er, in derart Dingen bestehe doch die Haupttätigkeit einer Frau. In Erregung gebracht, hielt ich ihm zu seiner stillen Freude eine große Rede. Erst viel später hat er mir erzählt, wie viele derartige kleine Manöver er gemacht hat, um mir meine Scheu vor mündlicher Meinungsäußerung zu nehmen.“

Eine harmlose Probe war, daß er seiner Frau eines Tages, als seine Mutter zum ersten Male in dem jungen Haushalt zu Besuch war und für den nächsten Tag eine größere Anzahl von Gästen zu Tisch erwartet wurden, eifrig zuredete, die Köchin, die ungezogen geworden war, Knall und Fall zu entlassen. Die junge Frau mußte nun das Diner allein kochen. Es ging alles ganz gut, nur konnte sich Georg Siemens bei Tisch nicht enthalten, seine Köchin zu loben und loben zu lassen; Mutter Siemens vermochte nicht ernsthaft zu bleiben und so kam das Geheimnis zum großen Ergötzen der Gäste zutage.

Während er sich auf diesen mitunter seltsamen Wegen bemühte, seine Frau zur Selbständigkeit im Urteil und im Handeln zu erziehen, vollbrachte in aller Stille und Unmerklichkeit seine Frau an ihm ein erzieherisches Werk erster Ordnung: sie erschloß das in dem freudlosen Elternhaus verhärtete Herz ihres Mannes und machte aus dem Junggesellen mit ausgeprägten Eigenschaften und Unarten einen Ehemann, der in der Form zwar immer seinen derben Humor behielt, in seinem Wesen aber die treueste Anhänglichkeit und den rücksichtsvollsten Taft entwickelte.

Wie fremd Georg Siemens vor seiner Verheiratung den Freuden des Familienlebens geworden war, wie empfänglich und dankbar er aus der Hand seiner Frau entgegennahm, was er bis zum Vergessen verloren hatte, zeigte sich am ersten Weihnachtsfeste ihrer Ehe. Seine Frau berichtet:

„Als Weihnachten heran kam und ich davon sprach, einen Weihnachtsbaum zu puzen, sah mich Georg mit so maßlosem Staunen an, daß es fast zum Lachen war. Bei seinen Eltern war seit langen Jahren weder Weihnachten noch ein Geburtstag gefeiert worden. Er gab jedoch nach und hatte dann eine solche Freude, daß er mir sogar half, den Baum zu

pußen. Ein Geschenk für mich zu finden machte ihm große Mühe. Schließlich kam seine Mutter mit ihm auf den Gedanken, daß ich, aus dem „Süden“ kommend, für das norddeutsche Klima nicht genügend warme Kleidung hätte. Er ging selbst mit seiner Mutter, mir einen Mantel kaufen. Der war allerdings warm genug, paßte aber eher für eine siebzugjährige Großmutter als für eine junge Frau.“

Der Vater Siemens, bei dem das im Grunde liebevolle und liebebedürftige Herz stets mit der bitterbösen Laune im Kampfe lag, hatte sich dem Sohne so entfremdet, daß er trotz dessen geradezu flehentlichem Bitten*) nicht zu bewegen war, zu der Hochzeit nach Mainz zu reisen. Dem Zauber der jungen Frau gelang es, auch hier das dickste Eis zu brechen. Ja der Vater ließ sich bestimmen, zum Besuch des jungen Paares nach Berlin zu kommen. Frau Siemens schrieb damals:

„Es ist fast rührend zu sehen, welche Freude Georg darüber hat, daß sein alter, oft etwas schwieriger Vater sich bei uns wohl fühlt. Schon Wochen vorher hat er, in der Aussicht auf seines Vaters Kommen, all seine freie Zeit darauf verwandt, mir Unterricht im Schachspiel zu geben; und jetzt, wo der alte Herr da ist, ist es dessen und auch Georgs große Freude, wenn es mir einmal gelingt, den alten Herrn matt zu setzen.“

Eine Eintragung vom 26. Dezember 1873 lautet:

„Zum ersten Mal in Ahlsdorf großes Weihnachtsfest. Der alte Herr hatte zuerst keinen Baum schlagen lassen wollen. Schließlich gab er doch einen frei. Ich baute ihn dafür auch ganz besonders schön auf mit Felspartien und Teichen. Georg traute seinen Augen nicht. Als Gegenleistung für den Baum machten wir Besuche bei den benachbarten Gutsbesitzern. Der alte Herr sieht das sehr gern.“

Freilich, auch die wärmste Herzlichkeit und Liebe konnte die schweren Schatten, die über dem bedauernswerten alten Manne lagen, nicht völlig bannen. Er verlor nach und nach Gesicht und Gehör. Die letzten beiden Jahre seines Lebens waren für ihn selbst und für seine Umgebung eine Qual. Als er am 25. April 1879 heimgegangen war, schrieb seine Schwiegertochter:

„Auch für Georg ist dieser schmerzliche Schluß fast eine Erlösung. Die Wochen, die der arme Mann des Nachts in Ahlsdorf am Kranken-

*) Siehe unten den Brief an seinen Vater vom April 1872.

bett seines Vaters saß, und die aufreibende Arbeit, die er tagsüber in Berlin zu vollbringen hatte, haben ihn hart mitgenommen. Wenn ich auch manchmal darauf drang, daß er doch einmal eine Nacht aussetzen und schlafen möchte, gab es bittere Vorwürfe. So egoistisch macht Alter und Krankheit. Wie oft sagte Georg zu mir: Nicht wahr, wenn ich einmal im Alter so werde, dann erinnerst Du mich an diese Zeit; ich bin sicher, die Erinnerung daran wird mich behüten."

Was die junge Frau im Elternhause ihres Mannes nicht mehr ganz zurückerobern konnte, das brachte sie aus der eigenen Familie im reichsten Maße mit. Das Verhältnis zu den Eltern Görz war von Anfang an das herzlichste und wärmste. Zwischen Georg Siemens und den Brüdern seiner Frau entwickelte sich bald eine innige Freundschaft. Adolf Görz, der Bergingenieur, war häufig in Berlin zu Besuch und erfuhr von Georg jede mögliche Förderung. In dem Abschnitt über die südafrikanischen Goldminen*) ist bereits geschildert worden, in welcher Weise Georg Siemens ihm half, eine ganz große Betätigung zu finden und seine Unternehmungen zu einem Weltruf zu bringen. Als Adolf Görz zu Anfang des Jahres 1888 nach Transvaal ausreiste, wo er den Grundstein für die nach ihm benannte, von der Deutschen Bank finanzierte Minengesellschaft legte, begleitet ihn Georg Siemens mit der ganzen Familie nach dem Bahnhof. Im Augenblick der Abfahrt des Zuges fragte Siemens noch rasch durch das Coupéfenster hindurch: „Hast Du denn auch eine gute Uhr?“ — Adolf meinte ja, allerdings sei sie noch zum Aufziehen mit dem Schlüssel. — „Das ist keine Uhr für eine solche Reise“, erklärte Siemens und gab ihm seine eigene, sehr wertvolle goldene Uhr hinein. — Der jüngste der Schwäger, Hermann Görz, der zu Beginn der achtziger Jahre in Berlin sich als Mechanikerlehrling für seinen Beruf praktisch vorbereitete, war bei Georg und seiner Frau, die ihn bei sich aufnahmen, wie das Kind im Hause. „Georg ist recht streng mit dem Jungen,“ notierte Frau Siemens, „mitunter vielleicht ein bißchen zu streng; aber Hermann hat eine sehr nette und liebe Art mit seinem Schwager, und beide stehen sich vorzüglich.“

So weitete sich der häusliche Kreis in wohlthuender Weise, auch ehe die eigenen Kinder kamen und heranwuchsen.

*) Band II., S. 285 ff.

Aber im Häuslichen erschöpfte sich das Zusammenleben des jungen Paares keineswegs. Was Georg Siemens in den Briefen an seine Braut geschrieben hatte, das waren keine Redensarten, sondern aus einem heißen Herzensbedürfnisse entquellende Wünsche. Er machte seine junge Frau zur Vertrauten seiner Pläne und zog sie auch zu ernstlicher Mitarbeit heran.

Im März 1873 notierte Frau Siemens:

„Georg wünscht sich in der Deutschen Bank eine Art von Auskunftsbureau zu schaffen. Als Beginn dieses Bureaus hat er mich gebeten, Bilanzen der verschiedensten Gesellschaften zu sammeln, sie zu ordnen und Aktenstücke daraus zu machen. Da wir aber nicht mehr als eine Zeitung halten wollen, habe ich bei unsern Bekannten ausgekundschaftet, was für Zeitungen sie halten, und mir ausgebeten, von Zeit zu Zeit kommen zu dürfen, um mir aus den alten Blättern die Bilanzen auszuschneiden.“

Aus dieser Einrichtung ist das große und ausgezeichnete „Archiv“ der Deutschen Bank entstanden.

Daß Frau Siemens ihrem Mann während der Wahlkampagne von 1873/74 den „Wahlakt“ anfertigen und auf dem laufenden halten mußte, ist an anderer Stelle bereits erwähnt worden*).

„Auch für seine Tätigkeit im Reichstag“, so lautet eine Notiz aus dem Jahre 1874, „sucht mich Georg zu beschäftigen. So habe ich ihm vor kurzem Aus- und Einfuhrberechnungen über alle möglichen Dinge gemacht.“

Aus solchen Anfängen entwickelte sich die Mitarbeiterin und Beraterin in allen den groß und größer werdenden Geschäften und Unternehmungen, die Georg Siemens in Angriff nahm. Mehr als einmal in Verhältnissen, in denen Georg Siemens vor schweren Entscheidungen, ja vor dem Scheidewege stand, fiel ihre Stimme ausschlaggebend ins Gewicht; sie war es, die im Jahre 1884 ihren Mann vermocht hat, sich wieder der parlamentarischen Tätigkeit und damit den allgemeinen Interessen zuzuwenden. Wiederholt hat sie in der Folgezeit, wenn Georg Siemens, müde und niedergeschlagen durch fruchtlose Arbeit und Mißerfolge, sich von der Deutschen Bank zurückziehen wollte, es ver-

*) Siehe oben S. 162.

standen, ihm Mut und Vertrauen wiederzugeben und ihn seinem Wirkungskreise zu erhalten. Zum letzten Male gelang ihr dies, als Siemens im Herbst 1899 seine Entlassung nehmen wollte. Damals schrieb ihr Karl Abegg-Arter, der Präsident der Schweizerischen Kreditanstalt und ein treuer Freund des Hauses Siemens:

„Wir waren tief bekümmert und kalkulierten, daß — wenn jemand — Sie und niemand sonst unseren hochverehrten Freund von seinem Schritte abzubringen imstande sein würden, der verhängnisvoll für das großartige Institut und für ihn selbst gewiß kein Glück gewesen wäre. Wir haben uns nicht getäuscht: die kluge Frau hat die Situation richtig erfaßt und den überzeugenden Ton angeschlagen, wofür wir anderen tief zu Dank verpflichtet sind.“

Doch kehren wir zurück zu den Anfängen, aus denen im Laufe der drei Jahrzehnte dieses glückliche Verhältnis erwuchs!

Das junge Paar schlug, von seiner Hochzeitsreise nach der Schweiz und Italien zurückgekehrt, sein Heim zunächst in einer Mietwohnung in der Bendlerstraße auf, entsprechend den damaligen Einkommenverhältnissen Georgs in der bescheidensten Aufmachung, die seine geschäftliche und gesellschaftliche Stellung noch gestattete. „Beim Zurückkommen von der Hochzeitsreise“, so heißt es in den Notizen seiner Frau, „waren in der Wohnung nur zwei Zimmer eingerichtet, und zwar mit Georgs Junggesellenmöbeln; diese waren meist alte Möbel seiner Eltern. Wir behielten sie aus Sparsamkeit und kauften nur zwei Zimmer hinzu. Eines davon war das „persische Zimmer“, für das Georg aus mitgebrachten Stickerien usw. Möbel nach eigener Angabe herstellen ließ, um mich damit zu überraschen.“

Einen einfachen und soliden Zuschnitt hat der Siemens'sche Haushalt stets behalten, auch nachdem Georg Siemens mit seinen geschäftlichen Erfolgen zu ansehnlichem Wohlstand gekommen war und die Gastfreundschaft in größtem Stile pflegte.

Allerdings, in seinen geschäftlichen Unternehmungen disponierte er stets mit einer Großzügigkeit, die ihm oft genug den Widerspruch seiner Kollegen und seines Verwaltungsrates eintrug. Stets war er bereit, mit seinem eignen Vermögen vor den Riß zu treten, wenn es

sich darum handelte, ein von ihm als richtig und wichtig erkanntes Unternehmen zur Durchführung zu bringen; es sei nur an sein Verhalten in Sachen der United States Direct Cable Company¹⁾ und der Mannesmannröhren-Werke²⁾ erinnert. Er zuckte nicht mit der Wimper, wenn es galt, große Summen aus seinem persönlichen Vermögen zu opfern, sobald er in seinem strengen Empfinden für Recht und Wohlansständigkeit auch nur den Schatten einer moralischen Verpflichtung fühlte; so nach dem Zusammenbruch der Northern Pacific³⁾ und bei der großen Defraudation im Jahre 1891⁴⁾. Für seine Freunde hatte er stets eine offene Hand, wenn auch mit dieser oft genug Mißbrauch getrieben wurde. Sein ausgeprägtes soziales Empfinden hat manche Not gelindert und manche nützliche Einrichtung geschaffen; es ist nicht ohne Grund, wenn der im Jahre 1876 von der Deutschen Bank für ihre Beamten geschaffene Pensionsfonds späterhin den Namen Dr. Georg von Siemens Fonds" erhielt. Als Emil Rathenau im Jahre 1891 seine silberne Hochzeit feierte, war das Geschenk, das ihm Georg Siemens übersandte, ein auf einen namhaften Betrag lautender Scheck als erster Beitrag für eine von der A. G. G. zu errichtende Unterstützungskasse für weibliche Angestellte. Von den Verpflichtungen, die der Reichtum auferlegt, war er tief durchdrungen, so tief, wie von der Macht und Kraft des „Kapitalismus" selbst. Als ihm sein Freund Dr. Steiner im Frühjahr 1894 anlässlich des fünfundzwanzigjährigen Bestehens der Württembergischen Vereinsbank eine Jubiläumsschrift übersandte, antwortete er:

„Es ist überraschend, wenn man sieht, was alles in diesen 25 Jahren für Arbeit geschehen ist. In dem „Kapitalismus" steckt doch eine sehr große Kraft. Wenn er sich nicht eines Tages durch seine eigne Schuld und durch Übertreibungen seines Prinzips selbst umbringt, so ist er unwiderstehlich; die anderen Kräfte werden ihn nicht vernichten. Wir müssen uns also in Zukunft sehr mäßigen; und dies wird viel schwerer sein, als wir selbst es uns gegenwärtig vorstellen.“

Für seinen eignen pekuniären Vorteil hat er die Macht, die ihm seine Stellung gab, niemals ausgenutzt. Bezeichnend in dieser Beziehung ist, was Hermann Wallich in seinen Aufzeichnungen sagt:

1) bis 4) Siehe die Darstellung dieser Vorgänge in Bb. II.

„Wir waren bei der Bank pekuniär nicht besonders gut gestellt. Gehalt mäßig und Lantieme in der ersten Zeit Null. Siemens insbesondere hatte in der ersten Zeit nur 1500 Taler und später auch nur 4000 Taler jährlich. Es bedurfte des Ansporns seiner klugen jungen Frau, um sein Gehalt demjenigen seiner Kollegen gleichzustellen. Ich mußte aber fast Gewalt anwenden, um von ihm die Erlaubnis zu erhalten, den betreffenden Antrag bei der Verwaltung einzubringen. — Überhaupt, er war kein Geldmensch, weder am Anfang noch am Ende seiner Laufbahn. Er war der uneigennützigste Mensch und gab stets mit vollen Händen, ohne Überlegung, sei es einem Verbindungsbruder, einem Parteigenossen oder sonst einem vom Unglück Betroffenen. Seine Verachtung für das Geld drückte er drastisch aus. Wenn ich, wie es meine Erziehung mit sich brachte, den Wunsch äußerte, einmal reich zu sein, dann antwortete er: „Was sind Sie dann? — Bloß ein reicher Mann!“

Bei dieser Verachtung für die nur auf Gelderwerb und Ansammlung von Reichtum gerichteten Gesinnung und bei der Leichtigkeit, mit der er sich zu Geldopfern für eine gute oder große Sache und für bedrängte Freunde entschloß, bewahrte sich Georg Siemens für seine persönlichen Bedürfnisse zeit seines Lebens eine Anspruchslosigkeit, die oft genug übertrieben und absichtlich unterstrichen erschien, die es vielleicht manchmal auch war, die aber schließlich nur der tiefinnerlichen Bescheidenheit seines Wesens, seinen Widerwillen gegen jedem aufgepuzten Luxus und jede sinnlose Verschwendung und schließlich seinem Wunsche, auf seine Umgebung vorbildlich zu wirken, entsprach. Insbesondere gab er wenig auf seinen äußeren Menschen. Der schlichte schwarze Rock und der weite, längst aus der Mode gekommene Umlegekragen blieben seine Tracht bis an sein Lebensende. So arbeitete er in der Bank, so saß er in Paris, London, Rom und an anderen Plätzen im Rat der großen Finanziers, so kannte man ihn im Reichstag, so erschien er beim Kaiser, wenn dieser ihn zu sich befohl, so haben ihn Gussow und Komer gemalt und der Nachwelt überliefert.

Der Anekdoten sind Legion, wahrer und gut erfundener, die seiner Anspruchslosigkeit und Sparsamkeit ihren Ursprung verdanken — angefangen von dem alten Hut, der für alle Börsenbesucher Zielscheibe ihres Witzes war, und dem alten, immer wieder bei seiner Frau in Reparatur

gegebenen Regenschirm, von dem er sich erst trennte, als ein Besucher, vor dem er sich in der Bank verleugnen ließ, an dem Vorhandensein dieses unverkennbaren Vertreters seiner Gattung die Anwesenheit des Besitzers gegen allen Widerspruch feststellte. Seine Frau erzählte oft die kleine Geschichte, wie er in der Zeit, in der er in der Tiergartenstraße 37 wohnte, um beim Weg nach der Bank 5 Pfennige zu sparen, meist erst an der Station nach dem großen Stern die Straßenbahn bestieg, wie er dabei einmal mit der Pferdebahn ein kleines Wettrennen veranstaltete und im Eifer in einen zusammengekehrten Haufen Straßenschmutz hineingeriet. Oft genug wurde er auf seinen Reisen wegen seines bescheidenen Anzuges und Reisegepäcks von den Portiers und Chefs de Réception für das kleinste und schlechteste Zimmer eintaxiert, bis dann auf irgendeine Weise zutage kam, mit wem man es zu tun hatte; dann wurden plötzlich alle Bediensteten höflich und die besten Zimmer frei. — Häufig ging er die 12 Kilometer vom Bahnhof Wendisch-Binda zu Fuß nach seinem Herrenitz in Ahlsdorf, schon um den Leuten, die bei jeder Gelegenheit Fuhrwerk verlangten, ad oculos zu demonstrieren, daß zu Fuß gehen keine Schande ist, und daß die Gutspferde zuerst für die Gutsarbeit da seien.

Ein anderes Mal, als er nach Ahlsdorf reisen wollte, beauftragte er seinen Diener, einen jungen, auf dem Gut aufgewachsenen Menschen, seinen Handkoffer nach dem Bahnhof zu tragen. Der feingewordene Bauernbursche meinte, das sei eigentlich keine Arbeit für ihn. Da nahm Siemens selbst den Koffer und ließ den Diener zur Strafe neben sich hergehen.

Seiner Bedürfnislosigkeit entsprach seine geradezu unerschöpfliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit. Seine kräftige Konstitution gestattete ihm die größten Anstrengungen. In den Zeiten, in denen das Reisen noch nicht so bequem war wie heute, als es noch keine Schlafwagen und ähnliche Erleichterungen gab, verschlug es ihm nichts, für die Zwecke der Bank eine Nacht nach der anderen auf der Eisenbahn zuzubringen und tagsüber stramm im Geschirr zu sein. In der Arbeit vergaß er oft das Essen. Im Juli 1873 schrieb seine Frau:

„Wir suchen eine andere Wohnung, da der arme Georg selten vor
Georg von Siemens. III.

9 Uhr abends zum „Mittagbrot“ nach Hause kommen kann. Trotzdem bestellt er immer wieder das Essen auf 7 Uhr und meint, es zwingen zu können. Er geht des Morgens um 8 Uhr aus der Wohnung und vergißt dann vor lauter Arbeit den ganzen Tag das Essen. Abends ist er dann so ausgehungert, daß er überhaupt nicht mehr warten kann. Das Essen muß dann die ganzen Stunden des Wartens warm gehalten werden, aber er klagt nie darüber, daß es nicht gut sei. Vor einigen Tagen mußte ich einen weiten eiligen Weg für ihn machen und war zum erstenmal, seit wir verheiratet sind, um 7 Uhr — zu der stets festgesetzten, aber nie innegehaltenen Essensstunde — nicht zu Hause. Fünf Minuten nach 7 Uhr kam ich zurück, traf ihn aber schon auf der Treppe, wo er mir empört erklärte, er gehe ins Wirtshaus. Nur mit Mühe konnte ich ihn dazu bringen, wieder mit hinauf zu gehen und zu Hause zu essen.“

Dabei tat es ihm leid, seine junge Frau so viel allein zu lassen. Er dachte nicht anders, als daß sie bei dem ewigen Warten ärgerlich auf ihn sein müsse. Den Versicherungen, daß dem nicht so sei, schenkte er nur halben Glauben. Eines Tages, als er wieder mit zwei Stunden Verspätung nach Hause kam, ging er leise die Hintertreppe hinauf und schlich sich in das nur durch eine Portiere vom Wohnzimmer getrennte persische Zimmer. Seine Frau saß nebenan und nähte. Er hörte sie reden und dachte schon, sie mache ihrem Ärger Luft. Als er aber genauer hinhörte, nahm er wahr, daß sie sich nur ganz vergnügt mit ihrem zahmen Kanarienvogel unterhielt. Nun trat er ein, bekannte seine List und fügte hinzu: „Wie hätte ich mich gefreut, wenn Du recht auf mich gescholten hättest!“

Streng in seinen Anforderungen an Leistung und Entbehrung, wie gegen sich selbst, war er auch gegen andere in Haus und Beruf. Oft mochte er hart erscheinen. So wenn er den alten Sekretariatschef Stenzel im Anmut einmal anhauchte: „Ein Mensch, der nicht mehr arbeiten kann, hat keine Existenzberechtigung!“ — Der gute Stenzel hatte damals in dem Kampf, den Siemens in Sachen des Telegraphengesetzes gegen den Staatssekretär des Reichspostamtes Stephan führte, nach der Meinung von Siemens irgend etwas versehen. Aber Siemens fand stets das rechte Wort, um Kränkungen und Unrecht wieder gut zu machen. Er schickte Stenzel bald nach jenem Auftritt ein paar Kistchen guter Zigarren, die

der treue Mensch seine „Stephan-Zigarren“ nannte und nur bei besonderen Gelegenheiten mit Stolz rauchte.

Als der vierundfünfzigjährige Siemens den um siebenzehn Jahre jüngeren Arthur Gwinner als seinen Mitarbeiter und präsumptiven Nachfolger in die Direktion der Deutschen Bank holte, da war eine seiner ersten Äußerungen, mit denen er den neuen Kollegen verblüffte: „Bankdirektoren sollte man im fünfzigsten Jahre totschiagen*!“ Einmal klebete er ein abfälliges Urteil über einen pflichttreuen und kenntnisreichen, aber nicht gerade ideenreichen Beamten in die Worte: „Der kann auch nur, was er gelernt hat!“

Die zugespitzte und oft recht derbe Form, die er seinen Urteilen und Anforderungen gab, wurde häufig mißverstanden; nicht nur von Leuten, die zum erstenmal mit ihm in Berührung kamen, sondern mitunter auch von solchen, die ihn seit langer Zeit und recht genau kannten. Sogar sein alter Freund und Berater Dr. Kilian Steiner zeigte gelegentlich über schroffe und derbe Äußerungen Georg Siemens' einige Empfindlichkeit. Einmal, in einer etwas heftigen Korrespondenz über die Bauausführung der Konia-Linie, bezeichnete Steiner eine sehr scharfe Äußerung über die Konstantinopler Verhältnisse und Persönlichkeiten als „Zynismus“. Siemens antwortete (18. Juni 1893):

„... Und was den „Zynismus“ betrifft, so ist derselbe eine Sprache, welche in dieser irdischen Welt von jedermann leicht verstanden wird. Man gewinnt dadurch an Deutlichkeit; und derjenige darf sich dieser Sprache bedienen, welchem die Sache in erster Linie steht, während es ihm gleichgültig ist, was andere Leute von seiner Person denken. Zynisch handeln ist schimpflich, aber zynisch reden bedeutet im Geschäft eine große Zeitersparnis.“

Leistungsfähigkeit verlangte Siemens in jeder Beziehung, — auch im Trinken. Dem jetzigen Direktor der Deutschen Bank Paul Mankiewitz sagte er, als dieser als junger Mann zum erstenmal mit einem wichtigen Auftrag nach Petersburg geschickt wurde: „Wenn Sie in Rußland Geschäfte machen wollen, müssen Sie ordentlich essen und trinken mit den Leuten. Was meinen Sie, wie oft ich mich für die Bank betrunken habe!“

* Siehe den Aufsatz „Ein neues Denkmal in Berlin“, von A. Gwinner, in der Boffischen Zeitung vom 10. Januar 1906, Nr. 16.

Er selbst war in der Tat nicht nur in Entbehrungen, sondern auch in der Lebensfreude ein Meister. Oft genug hat er erklärt, er sei eigentlich zum „faulen Epikuräer“ geschaffen und habe nur seinen Beruf verfehlt. *) Seine anderen Gaben, die nach Betätigung drängten, haben allerdings dieses Talent nicht zur vollen Entwicklung kommen lassen. Aber von Zeit zu Zeit schaffte es sich im Gegendruck gegen die ungeheure Arbeitslast und Anspannung gewaltsam Durchbruch. Wie urbehaftlich er sein konnte, wenn er einmal alle Arbeit und alle Sorgen hinter sich warf, das wissen alle, die ihn näher kannten. Dann mochte ihn in fröhlicher Gesellschaft eine Laune erfassen, daß er es an Ausgelassenheit den Jüngsten zubortat. Nicht immer ist es dabei ohne Unfall abgegangen. Im Herbst 1880, als in Mhlsdorf die Taufe seiner Tochter Lotte und zugleich das Erntefest gefeiert wurde, stürzte er im Übermut vom Pferd und brach den Arm. Aber auch dadurch ließ er sich die Laune nicht verderben. Zwar wurde ihm der Arm unter großen Schmerzen von dem aus dem benachbarten Schönwalde rasch herbeigerufenen Heilgehilfen — einen Arzt gab es damals in der unmittelbaren Nähe nicht — mit Hilfe von drei Bauernknechten auf die alte grausame Art eingerenkt und in Verband gelegt. Aber er ließ es sich nicht nehmen, zwei Stunden später an der Taufe teilzunehmen, und an den nächsten Tagen fand er es, trotz aller Schmerzen, sehr angenehm, von den hübschen jungen Mädchen gepflegt zu werden.

Aber auch in der engsten Häuslichkeit konnte er von Zeit zu Zeit einmal alles abschütteln und sich dem kindlichsten Behagen hingeben. Es ließt sich wie ein Idyll, was seine Frau am 16. Juni 1875 aufgezeichnet hat:

„Gestern waren wir zu einer Partie nach Erkner eingeladen. Da Georg eigentlich nach Mhlsdorf fahren wollte, lehnten wir ab. Den Mädchen hatte ich beiden für den ganzen Sonntag frei gegeben, und so waren wir ganz allein zu Hause. Erst hatten wir die Idee, im Zoologischen Garten Mittagbrot zu essen. Allein, als es Zeit zum Weggehen war, überlegten wir, daß es zu Hause doch viel hübscher und billiger wäre. In der Speisekammer fand sich noch etwas Fleischbrühe; Schoten und

*) Siehe unten im Anhang den Brief an Dr. Kilian Steimer vom 18. Juli 1900.

Karotten waren schnell gekocht, dazu Mühlendorfer Schinken und ein Rest süßer Speise — kurz, ein feines Mittagbrot, das uns ausgezeichnet schmeckte. Den Kaffee kochten wir nachher gemeinsam in der Küche und tranken ihn auch dort — als die Köchin und ihr Schatz. Abends half mir Georg das Schlafzimmer zurecht machen und steckte in hellem Eifer immer die Zunge ein bißchen heraus. Es sah zu nett aus."

Mitunter benutzte er ein leichtes Unwohlsein oder sonst einen Vorwand, um „die Schule zu schwänzen“, den ganzen Tag über zu Hause zu bleiben, sich von niemanden sprechen zu lassen, bequem auf seinem Sofa zu liegen, zu rauchen, Romane — gelegentlich auch Indianergeschichten — zu lesen und sich von Frau und Kindern verwöhnen zu lassen.

Das „Epikuräertum“, das er sich andichtete, war nichts weniger als Genußsucht und Bedürfnis nach überfeinertem Luxus. Auch im Genießen liebte er das Einfache und Solide. Allerdings, seine Weine waren berühmt, und seine Zigarren waren geschätzt und — gefürchtet. Die stärksten Sorten waren ihm gerade recht. Er rauchte von früh bis spät, bei der Arbeit und in der Ruhe, am Schreibtisch und bei Verhandlungen. Die Zigarre half ihm über den Hunger hinweg. „Solange man raucht, braucht man nicht zu essen“, war seine Antwort, wenn man ihn bei der Arbeit an die Tischzeit erinnerte. Mancher, der mit ihm zu verhandeln hatte, soll durch seine Zigarren mürbe geworden sein. Er selbst allerdings hat mit der unregelmäßigen Lebensweise und dem vielen und starken Rauchen den Grund zu dem Leiden gelegt, durch das er viel zu früh seiner Familie und seinem Wirken entrißen wurde.

Die behagliche und solide Einfachheit, die der Veranlagung der beiden Ehegatten entsprach, gab auch der Geselligkeit im Hause Siemens das Gepräge.

Auch zum geselligen Verkehr mußte Georg Siemens durch seine Frau erst erzogen werden. Zwar hatte er einen sehr ausgedehnten Bekanntenkreis in den verschiedensten Berufen und Gesellschaftsschichten vor seiner Verheiratung bereits gehabt. Aber die wenig gafflichen Verhältnisse im elterlichen Hause und der Mangel einer eignen Häuslichkeit, nicht zum wenigsten auch die von ihm vor seiner Verheiratung mit einer

gewissen Absichtlichkeit zur Schau getragenen Sonderbarkeiten und Schroffheiten waren der Entwicklung eines angenehmen gesellschaftlichen Verkehrs nicht gerade förderlich gewesen.

Das wurde anders, als die junge Frau die Zügel des neuen Haushaltes ergriff. Vom Elternhause her war sie eine harmlose, ungezwungene und anregende Geselligkeit gewöhnt, ohne viel Aufwand und Etiquette, mit dem warmen Grundton der Herzlichkeit. Die Freude an dieser Art von Geselligkeit mußte sie ihrem Manne einzupflanzen, ohne daß dieser sich dessen recht bewußt wurde. Die zahlreichen Beziehungen zu angesehenen Berliner Kreisen, welche die junge Frau mitbrachte, und Georgs eigne Verbindungen, die sich in seiner geschäftlichen und parlamentarischen Tätigkeit rasch mehrten, erleichterten die Anknüpfung.

Werner Siemens war am 5. Juni 1872 der erste Gast im neuen Haushalt, und Georg war überglücklich, ihn bei sich nach allen Regeln der Kunst bewirten zu können.

Seine Frau notierte einige Monate später:

„Aus Freude an seinem jungen Haushalt lud Georg sich vom ersten Tage ab sehr gern Gäste zu Tisch ein, mit denen wir, trotz gardinenloser Fenster und nur halbeingerichteter Zimmer, sehr vergnügt waren. Wir haben in sparsamer Überlegung herausgeflügelt, daß man ohne große Mehrkosten Gäste haben kann. Und zwar sage ich Georg stets morgens, wenn er fortgeht, ob ich an dem Tag einen frischen Braten habe. Georg, der in der Bank zu vielseitig in Anspruch genommen ist, um wichtige Sachen eingehend und in Ruhe besprechen zu können, bringt dann die Herren, mit denen er sich zu bereden wünscht, einfach zu Tisch mit. Die Reste essen wir dann allein. — Oft genug kommt es auch vor, daß die Herren viel früher da sind als Georg und sich mir dann als zu Tisch eingeladen vorstellen müssen.“

Am 30. Dezember 1872 konnte Georg Siemens an seinen Vater schreiben:

„Unser Verkehr fängt an sich zu mehren, und ich denke, nach und nach einen ganz interessanten Kreis an mich heranzuziehen, der mir außerhalb des Geschäftes geistige Annehmlichkeit bieten wird.“

Die Schwiegereltern Görz ließ er durch seine Frau bitten, ihnen alle Reichstagsabgeordneten, die ihnen bekannt seien, zuzuschicken um

so mit seinen parlamentarischen Kollegen auch in persönliche und gesellschaftliche Beziehung zu kommen.

Wenn Georg selbst anderwärts eingeladen war, dann machte er die Augen auf, um für sich und seine Frau zu lernen. Seine Frau schrieb am 18. März 1874:

„Gestern war Georg zu einem Diner bei Friedrich Rapp und hat sich sehr gut unterhalten. Bei solchen Gelegenheiten kommt er immer mit einer Menge guter Lehren nach Hause, erzählt mir, wie richtig die Gesellschaft zusammengestellt und gesetzt war, wie gut und pünktlich das Essen etc., und aus jedem einzelnen zieht er eine Ermahnung für mich.“

Und am 5. November 1874:

„Seit der Reichstag wieder angefangen hat, geht es bei uns ziemlich lebhaft zu. Auch zu Tisch und den ganzen Abend sind fast immer Bekannte aus dem Reichstag da. Dazwischen schieben sich Geschäfte und Reisen, und gar manchmal kommt es vor, daß Georg mitten vom Essen auf eine Geschäftsreise muß und daß die Gäste mit mir allein vorlieb nehmen müssen.“

So bildete sich allmählich um das Siemenssche Haus ein ausgedehnter Kreis, der hier einen geselligen und geistigen Mittelpunkt fand. Die große Berliner Kaufmannschaft, angesehenen Juristen und Staatsbeamte, die industrielle und gelehrte Welt um Werner Siemens, vor allem aber Georg Siemens' parlamentarische Freunde fanden sich hier in bunter Auswahl und angenehmer Mischung zusammen; unter den Parlamentariern nicht etwa nur Parteifreunde, sondern auch solche Reichstagskollegen, die, wie später Rudolf von Bennigsen, in einem anderen oder, wie Windthorst, gar in einem gegnerischen Parteilager standen. Jedermann fühlte sich in der warmen und natürlichen Atmosphäre wohl, die Hausherr und Hausfrau um sich zu verbreiten verstanden. Es war keine Geselligkeit um der Geselligkeit willen oder zur Erledigung von konventionellen Verpflichtungen; es war eine Geselligkeit, beruhend auf geistiger Anziehungskraft, bei der jeder willkommen war, der etwas zu bringen verstand, und bei der jeder sicher sein konnte, etwas mit nach Hause zu nehmen.

So ist es auch späterhin geblieben, als um das Ehepaar Siemens herum alle Verhältnisse größer und größer wurden und der Verkehrs-

kreis sich immer mehr erweiterte. In der mit zunehmenden Wohlstand und Luxus sich verflachenden Geselligkeit Berlins hat das Siemens'sche Haus stets die Eigenart bewahrt, die ihm von den ersten Anfängen an die Mischung von ernster Arbeit und gesunder Lebensfreude, von beweglichem Geist und warmer Herzlichkeit aufprägte.

Die kleine Wohnung in der Bendlerstraße erwies sich gegenüber dem zunehmenden Bedürfnis nach gesellschaftlichem Verkehr und angesichts des Familienzuwachses bald als zu eng. Dazu kam der bei der Arbeitsbedrängnis, in der Georg Siemens sich stets befand, sehr begreifliche Wunsch, näher bei seiner Arbeitsstätte zu wohnen.

Die Übernahme des Berliner Bankvereins und der Unionbank durch die Deutsche Bank gab im Jahre 1876 die erwünschte Gelegenheit zum Wohnungswechsel. In dem von der Unionbank übernommenen großen Gebäude Behrenstraße 9/10, in dessen Erdgeschoß nunmehr die Deutsche Bank ihren Hauptsitz aufschlug und in dessen ersten Stock der „Club von Berlin“ damals seine Räume hatte, waren im zweiten Stock zwei geräumige Privatwohnungen verfügbar, die jetzt von den Familien Wallich und Siemens bezogen wurden.

Über die Einrichtung der neuen Wohnung hat Frau Siemens in ihren Aufzeichnungen vermerkt:

„Da die Wohnung größer ist als unsere bisherige, mußten wir eine neue Zimmereinrichtung kaufen. Georg hatte Freude daran, alles selbst miteinzukaufen; doch als es sich gerade zuletzt darum handelte, noch einige Beleuchtungsgegenstände anzuschaffen, da wurde ihm die Sache zu viel und er erklärte es für „süddeutschen Leichtsinns“, so viel Geld ausgeben zu wollen; ich solle jetzt erst einmal „weise preußische Sparsamkeit“ lernen und, wenn wir Gäste hätten, ruhig das, was ich eben an Petroleumlampen habe — es waren nicht sehr viele und keineswegs sehr elegante — hinstellen und den Leuten sagen, das Geld habe nicht mehr zu neuen Lampen gereicht. Je weniger ich das schön finden wollte, desto mehr versteifte er sich auf diese Idee. Es dauerte bis zum September, da erst schenkte er mir, berebet durch meine Schwester*), eine schöne neue Lampe.“

*) Frau Anna Springer, geb. Görz.

Allerdings, nicht lange vor dem Umzug hatte sich herausgestellt, daß die an den Aktien der United States Direct Cable Company entstandenen Verluste das ganze Vermögen, das Georg Siemens von seinem Vater auf Abschlag erhalten hatte, aufzehrten. „Mir hatte er“, so heißt es in den Aufzeichnungen seiner Frau, „von diesem schweren Schläge auch nicht die leiseste Andeutung gemacht. Er war zu Hause so heiter wie immer. Nur einmal, als ich ihn um 10 Taler Haushaltungsgeld bat, sagte er scherzend: „Willst Du nicht einmal lernen wie es ist, Geld borgen zu müssen? Geh' doch einmal hinüber zu Deinem Schwager Springer und laß Dir die 10 Taler leihen!“ Ich fand es ganz in Ordnung, daß ich auch so etwas einmal tun sollte. Den wahren Hintergrund seiner Aufforderung ahnte ich freilich damals nicht.“

Am 27. Dezember 1879 notierte seine Frau:

„Georg hat mir zu Weihnachten zwei Ölbilder geschenkt, ein Baumstück von Pape und einen Frauenkopf von Sohn. Unsere ersten Ölbilder! Georg ist selbst noch nicht ganz darüber hinaus, daß wir wirklich zwei Ölbilder besitzen.“

Man muß sich vor Augen halten, daß diese Zeilen geschrieben sind zu einer Zeit, in der Georg Siemens auf eine fast zehnjährige, mit großen Erfolgen gesegnete Tätigkeit an der Spitze der Deutschen Bank, die inzwischen zu einem der ersten Institute Deutschlands geworden war, zurückblicken konnte.

Die beiden Ölbilder waren ein erster Anfang. Georg Siemens konnte sich zwar in seiner paradoxen Weise gelegentlich recht schroff und ablehnend über Kunst und Künstler aussprechen. Er konnte auch gelegentlich sagen: „Bleiben Sie mir mit der Ästhetik vom Halse*!“ Aber auch hier verbarg sich hinter der rauhen Schale ein besserer Kern. Seine absprechenden Urteile galten dem Konventionellen, dem er sich in der Kunst so wenig wie auf irgend einem anderen Gebiete unterwarf. Sie entsprangen dem Gegenteil des Banalitätsurteils: einem selbständigen Gefühl und Urteil. Er hat späterhin stets nur nach seinem eignen Geschmack Bilder und andere Kunstwerke gekauft, und lediglich Stücke, die unabhängig vom Modeurteil ihren bleibenden Wert bewahrt haben. Manches

*) Siehe den oben S. 243 erwähnten Aufsatz an A. Gwinner.

Bild hat er unter dem Protest der damaligen Kunstverständigen und auch seiner eignen Familie erworben. So Anfang der 90er Jahre eine Milchfrau von Dupré, die mit ihrer blauen Schürze und blauen Milchkanne im prallsten Sonnenlicht auf eine grüne Wiese gestellt ist — ein für die damalige Zeit Kühnes, heute über jeder Anerkennung stehendes Gemälde. Auch Eugen Brachts wundervolles Grab des Hannibal hat er zu einer Zeit erworben, in der Bracht noch nicht zur großen Mode geworden war.

Im Laufe des Jahres 1880 warf Georg Siemens einmal die Bemerkung hin: „Wenn ich meine Frau wäre, dann würde ich mich für meinen guten Mann zu Weihnachten von Gussow malen lassen.“ Seine Frau ließ sich diesen Wink nicht zweimal geben. Gussow, der den Auftrag mit Freuden übernahm, ließ Frau Siemens zwar zu Weihnachten im Stich. Das Bild war bis dahin kaum angefangen. Aber die Freude war für Georg Siemens, der ein warmer Verehrer Gussows war, deshalb nicht geringer. Gussow hat denn auch in der Tat ein Meisterwerk geschaffen. Er hat später auch ein vorzügliches Porträt von Georg Siemens selbst gemalt. Das beste Porträt von Siemens hat allerdings Roner geschaffen. Eine Wiedergabe ist diesem Bande vorgedruckt.

Die Jahre von etwa 1880 an brachten Georg Siemens in rasch wachsendem Wohlstand auch ein materielles Entgelt für seine Arbeit. Zu Anfang des Jahres 1883 konnte er das große Grundstück Tiergartenstraße 37, Ecke Hitzigstraße, erwerben; keine „Villa“, sondern ein weitläufiges Mietshaus mit großen angenehmen Räumen. Er richtete sich mit seiner Familie im rechten Flügel des Hauses behaglich ein; erst lange nach seinem Tode hat die Familie Siemens diese Wohnung aufgegeben. Die übrigen in dem großen Hause verfügbaren vier Wohnungen gab Georg Siemens nicht an irgend welche beliebigen gutzahlenden Mieter; er behielt sie vielmehr guten Freunden vor. Sein Schwager, der Verlagsbuchhändler Ferdinand Springer, war alle die Jahre hindurch der Hausgenosse der Familie Siemens. Außerdem fanden in dem Hause einige politische und persönliche Freunde Quartier: Friedrich Kapp, Heinrich Rickert und Theodor Barth.

Nach des alten Justizrat Siemens Tode (1879) war auch das Ritter-

gut und Herrenhaus Wendisch-Mhlisdorf Georg Siemens zugefallen. Dort behielt jedoch die Mutter, die Georg überleben sollte, ihren Sitz. Wenn auch die Last der Verwaltung des keineswegs leicht zu bewirtschaftenden und nur schwer zu einem Ertrag zu bringenden Besitzes ganz und gar auf Georg Siemens lag, so ließ er doch der Mutter in Mhlisdorf alle Ehren der Hausfrau und behandelte sich selbst mit seiner Familie auch bei längerem Aufenthalt in Mhlisdorf stets nur als Gäste der Mutter.

Der Besitz, in den sein Vater und er selbst so viel Arbeit und Geld hineingesteckt hatten, lag ihm sehr am Herzen. In der zweiten Hälfte der neunziger Jahre kaufte er, um die Grundlage für einen rentablen Betrieb zu schaffen, die einigermaßen heruntergewirtschafteten Nachbargüter Reinsdorf und Nonnendorf hinzu. Besonderes Gewicht legte er — entsprechend seiner Auffassung von den Produktionsbedingungen und Aufgaben der Landwirtschaft in einem hochentwickelten und stark bevölkerten Industrielande — auf einen rationellen Ausbau der Viehzucht. Unter seinen Direktiven ist das erweiterte Mhlisdorf zu einem hochwertigen und ertragreichen Musterbetrieb geworden, dessen Zucht und Erzeugnisse auf den landwirtschaftlichen Ausstellungen zahlreiche erste Preise davon trugen. Mit Stolz konnte Georg Siemens sich einen Landwirt, und mit Recht konnte er sich einen erfolgreichen Landwirt nennen.

Um die Mitte der neunziger Jahre erwarb Georg Siemens in Stresa am Lago Maggiore eine geräumige Villa mit herrlichem Garten. Er hatte die Villa für das Frühjahr 1895 zu einem Erholungsaufenthalt seiner Familie gemietet. Das Haus selbst, der schöne am Berghang ansteigende Garten, die wundervolle Lage mit dem großen freien Blick über den See, die Borromäischen Inseln und das majestätische Alpenpanorama, dazu der über dem Ganzen liegende Frieden gefielen ihm vom ersten Augenblick an so über alle Maßen, daß er den Plan faßte, die Villa zu Eigentum zu erwerben. Seine Frau riet, den Besitz zunächst einmal für drei Jahre zu mieten und dann weiter zu sehen. Siemens war damit einverstanden, daß seine Frau sich über diesen Gedanken mit der Besitzerin brieflich in Verbindung setzte. Aber noch ehe die Korrespondenz recht in Fluß gekommen war, schickte Siemens, der inzwischen nach Deutschland hatte zurückreisen müssen, seiner Frau ein Telegramm, daß der Kauf perfekt sei.

Stresa war von nun an Georg Siemens' liebste Erholungsstätte. Die alte Sehnsucht des Deutschen nach dem sonnigen Süden war auch in seinem niedersächsischen Herzen mächtig. Dazu fühlte er sich in Stresa sicher vor ungebetenem Besuchern, die ihm bisher überall sonst seine Ausspannung gestört hatten. Um so lieber vereinigte er auch in Stresa um seine Familie liebe Verwandte und Freunde. Er selbst konnte zu seinem eignen größten Leidwesen in Stresa immer nur ein Gast mit knapp zugemessener Zeit sein. Trotzdem fühlte er sich in Stresa auch nach kurzem Aufenthalt stets neu gekräftigt. So schrieb er von dort am 24. April 1897 an seine Mutter:

„Ich habe die angenehme Empfindung, daß die intellektuelle und körperliche Erschöpfung, an der ich im vorigen Frühjahr litt, in diesem Jahre vollständig verschwunden ist. Schon am dritten Tage meines hiesigen Aufenthaltes war ich wieder ganz frisch.“

Die geräumige Wohnung in der Berliner Tiergartenstraße, die Weite der Malsdorfer Felder und der südliche Zauber der Villa Siemens in Stresa — das alles erhielt für Georg Siemens Wert und Bedeutung erst durch seine heranwachsenden Kinder.

Seine Frau schenkte ihm im Laufe der Jahre sechs Töchter, von denen die vierte, Toni, im frühen Kindesalter starb*).

*) Die Töchter sind:

1) Elisabeth Wilhelmine Barbara, genannt Lili, geboren am 19. August 1875, verheiratet im Jahre 1895 mit dem Geheimen Regierungsrat Dr. Ferdinand Kurlbaum, Professor der Physik an der technischen Hochschule in Charlottenburg.

2) Maria Sabine Friederike, genannt Mariele, geboren am 16. Dezember 1876, verheiratet im Jahre 1900 mit dem Geheimen Regierungsrat Dr. Theodor Wiegand, Direktor der Antiken-Abteilung der staatlichen Museen in Berlin.

3) Anna Sofie Charlotte, genannt Lotte, geboren am 17. Januar 1880, verheiratet im Jahre 1901 mit Dr. Hans Schrader, Professor der Archäologie an der Universität Frankfurt a. M.

4) Anna Clara Johanna, genannt Annette, geboren am 20. Februar 1886, verheiratet in erster Ehe im Jahre 1912 mit Freiherrn Hans von Mißfling, Legationsrat im Auswärtigen Amt, gefallen auf den Schlachtfeldern Frankreichs im Oktober 1914; in zweiter Ehe verheiratet im Jahre 1920 mit Dr. Karl Helfferich, Staatsminister und Vizekanzler a. D., Mitglied des Reichstags.

5) Dorothea Magdalene Emilie, genannt Dora, geboren am 20. August 1892, verheiratet im Jahre 1913 mit Gottfried Aschmann, Legationssekretär im Auswärtigen Amt.

Ein Sohn ist ihm, der seines Vaters einziger Sohn gewesen war, versagt geblieben. Er hat sich nie darüber beklagt und hat den Versuch anderer, ihn wegen des Mangels eines männlichen Erben zu bedauern, stets ignoriert oder abgewiesen. Seiner Mutter gegenüber tröstete er sich — unter Berufung auf einen seiner Frau unterstellten Wunsch nach einem Jungen — mit der Erwägung, die Familie Siemens sei so zahlreich, daß der Name sobald nicht aussterben werde.*) Seinen Töchtern aber hat er die ganze Liebe seines warmen väterlichen Herzens hingegeben. Wie er an seinen Kindern hing, zeigte sich, als ihm Toni im Alter von noch nicht sechs Jahren durch eine tödliche Diphtheritis entrissen wurde. Seine Frau schrieb am 2. September 1889:

„Georg war gerade von der Reise zurückgekommen, um sein Kind sterben zu sehen. Diese fünf Tage mit ihrer Dual wird er nie vergessen, auch nie den letzten großen Blick, mit dem das Kind ihn noch im Sterben angesehen. Als wir in Ahlsdorf am Tage vor der Beisetzung den kleinen Sarg nach der Gruft getragen hatten, sprach er am Sarge seines Kindes mit brechender Stimme ein Vaterunser.“

Und am 12. September 1889:

„Georg ist mit Karl Siemens nach Tölz gereist. Er war zu sehr abgearbeitet und niedergedrückt. Aber leider will er jetzt, nach kaum acht Tagen schon wieder kommen. Er traf dort eine Dame, die vor zwei Jahren zugleich mit uns in Pallanza war. Ihre erste Frage war nach dem reizenden kleinen Töchterchen, dem Liebling aller in Pallanza. Georg mußte Rede stehen und Teilnahme hören. Er sagt, er könne nun an dem Ort nicht mehr bleiben.“

Die heranwachsenden Töchter waren seine Freude und sein Stolz. Das Erstaunen aller war grenzenlos, die Einblick darin bekamen, wie der vielbeschäftigte, in den größten Plänen aufgehende, von Arbeit fast erdrückte Mann sich in der rührendsten Weise der kleinen Freuden und kleinen Schmerzen seiner Kinder annahm, wie er sich für ihr Spielzeug und ihre Schulstunden interessierte, wie er für ihre Gesundheit besorgt war und wie er für ihre körperliche und geistige Ausbildung Sorge trug.

Mit der Erziehung seiner Töchter zur Selbständigkeit hat er früh

*) Siehe unten im Anhang den Brief Georg Siemens' an seine Mutter vom 29. 11. 1883.

eingesetzt. Nicht immer mit den glücklichsten Methoden. Daß er seine beiden Ältesten, die damals drei und vier Jahre alt waren, in der Behrenstraße den Vormittag über allein auf die Straße schickte, um dort mit fremden Kindern zu spielen, war ein etwas bedenkliches Experiment, von dessen üblen Wirkungen ihn bald die Notwendigkeit überzeugte, den Mädchen den Kopf kahl zu scheeren.

Aber an dem Ziel hielt er fest. Denn das Stehen auf den eigenen Füßen, die Unabhängigkeit von anderen Menschen, die Unabhängigkeit vom Gelde und die Unabhängigkeit im Urteil war ihm die Grundlage für alles andere. In tausend Kleinigkeiten des Lebens, im Haushalt, in der Mhlsdorfer Wirtschaft, auf Reisen, stellte er die Fähigkeit seiner Töchter, sich selbst zu helfen, auf die Probe. Als die Älteste mit sechzehn Jahren ihre Pensionszeit in England absolviert hatte und die Frage auftauchte, wer sie abholen sollte, da schrieb er an seine Frau:

„Ich habe gar keine Bedenken, Lili von London allein hierher reisen zu lassen. Man muß Kinder so gewöhnen, daß sie selbst helfen können. In der Verweichlichung und in der Herstellung einer künstlichen Hilfslosigkeit liegen viel größere Gefahren, als die uns umgebende Welt erzeugen kann.“

Im Jahre 1896 bestimmte er seine Frau, der noch nicht zwanzigjährigen zweiten Tochter Marie die Führung des großen Berliner Haushaltes gegen eine feste Monatssumme zu übertragen. Er ließ sie außerdem in doppelter Buchführung, geschäftlicher Korrespondenz usw. ausbilden und zog sie als Sekretärin zu seiner privaten Vermögensverwaltung heran. Den sämtlichen Töchtern setzte er für den Zeitpunkt ihrer Volljährigkeit ein bestimmtes Kapital aus, mit dem sie selbständig wirtschaften und für ihre Bedürfnisse sorgen sollten.

Seine eigne geringe Achtung vor untätigem Reichtum, die verbunden war mit einer ebenso großen Verachtung unnützer Ausgaben, suchte er auf seine Töchter zu übertragen. An seinen Schwiegervater Görz schrieb er im Jahre 1877 in seiner scharf zugespitzten Art:

„Geld braucht man bloß, wenn die Kinder schlecht erzogen sind. Gut erzogene Kinder haben das nicht nötig.“

Die Selbständigkeit des Urteils suchte er in jeder Weise zu entwickeln. Er erzählte den Kindern häufig Dinge, die nicht stimmten und bei einigem

Nachdenken auch von den Kindern als übertrieben oder erfunden erkannt werden konnten; seine höchste Freude war, wenn sie ihm dann tapfer widersprachen. Seiner Frau sagte er: „Du erzählst den Kindern immer alles so, wie es wirklich und richtig ist. Das macht sie leichtgläubig. Da muß ich eben unwahre Sachen erzählen, damit ihr Nachdenken geweckt wird.“

Von früh auf suchte er das Interesse der Kinder über den engen Kreis des Hauses, der Schule und der Geselligkeit hinaus auf ernste und große Fragen zu lenken und ihren Horizont zu erweitern. Nichts machte ihm mehr Freude, als sie auf Reisen mitzunehmen. Er hat den älteren Töchtern — die beiden jüngeren waren bei seinem Tode erst fünfzehn und neun Jahre alt — nicht nur ein gutes Stück der deutschen Heimat, sondern auch die Schweiz, Italien, Konstantinopel, Kleinasien und Griechenland gezeigt, und er hat dafür Sorge getragen, daß sie England kennen lernten, mit dem Zweck der „Erwerbung der Kenntnis von den Lebensgewohnheiten einer fremden, uns in mancher Hinsicht überlegenen Nation.“*)

Jede ernsthafte Wißbegier belohnte er mit bereitwilliger Aufklärung. Er wußte, daß man Kinder am besten zur Selbständigkeit erzieht, wenn man sie ernst nimmt und auf gleichem Fuße als selbständig behandelt. Er scheute sich nicht, im Mai 1893 seiner damals noch nicht siebzehnjährigen Tochter Marie auf ihre Anfrage einen ausführlichen Brief über die Vorgänge zu schreiben, die damals in Sachen der Militärvorlage zur Auflösung des Reichstags und zur Spaltung der Deutsch-freisinnigen Partei geführt hatten.***) Mit großer Freude und Ausführlichkeit beantwortete er ihr ein Jahr später eine Frage über den Kongo-Staat und die damals um dessen Territorium und Neutralität zwischen England, Frankreich und Deutschland entstandenen diplomatischen Streitfragen.***)

Noch über der Erziehung des Geistes stand ihm die Bildung des Herzens. Bezeichnend dafür ist ein Brief, den er aus Wildbad im Herbst 1887 seiner damals noch nicht ganz achtjährigen Tochter Marie geschrieben hat. Diese hatte ihm aus Ahlsdorf berichtet, daß eine Frau vom Erntewagen gefallen und dabei tot geblieben war. Der Vater schrieb zurück:

*) Siehe unten im Anhang den Brief vom 4. 12. 1892.

**) Siehe ebendort den Brief vom 19. 5. 1893.

***) Siehe unten ebendort den Brief aus dem Juli 1894.

„Wer war denn die Frau? — Hat sie Kinder? — Habt Ihr Euch um die nachgebliebenen Kinder gekümmert? — Habt Ihr Blumen hingetragen, damit die Hinterbliebenen gesehen haben, daß man an ihrem Unglück teilnimmt? — Von allem diesem schreibst Du mir gar nichts, und es wäre mir doch lieb gewesen zu erfahren, daß meine Kinder Herz und Mitgefühl für fremde Leiden haben.“

Seiner Tochter Lotte schrieb er zu ihrem 19. Geburtstag:

„Das menschliche Leben kennt zweierlei Genugtuungen: die Freude über die Liebeszeichen, welche man erhält, und die oft sehr viel größere Freude über die Liebestaten, welche man erweist. Erstere sind das Vorrecht der Jugend, letztere sind dasjenige des Alters. Du stehst auf der Grenze.“

Stets kehrt in seinen Briefen an seine Töchter dieser Gedanke wieder. Selbst der achtjährigen Dora schrieb er im August 1900:

„... Hilf auch der Mutter bei häuslichen Verrichtungen! Bald bist Du soweit, daß Du keine Hilfe mehr brauchst, sondern daß Du vielmehr anderen Leuten Deinerseits helfen kannst. Und wenn man Kräfte hat, soll man sie gebrauchen, um den anderen zu helfen. Je mehr Hilfe man erzeugen kann, um so mehr Freude hat man im Leben.“

Georg Siemens ist es beschieden gewesen, die Verheiratung seiner drei ältesten Töchter zu erleben. Leicht war es ihm nicht, sie an „fremde Männer“ wegzugeben. Als Professor Kurlbaum im Jahre 1896 um die Hand seiner Ältesten anhielt und dabei mitteilte, daß er mit Lili bereits einig sei, da war seine Antwort ein halb unwilliges, halb verlegenes Murmeln: „Sehr unangenehm! Sehr unangenehm! Aber ich kann nichts dagegen sagen.“ — Und als im März 1901 seine Frau ihm sagte, daß Dr. Schrader gekommen sei, um sich Lotte zu erbitten, da war seine etwas ungnädige Antwort: „Das hat mir der Portier gerade schon gesagt.“ — Aber er söhnte sich bald mit dem naturnotwendigen Gang der Dinge aus, freute sich an den glücklichen Ehen und bald auch an den Enkelkindern.

Diese Freude war der letzte Sonnenschein auf seinem Leben.

Mühtig und in anscheinend unbertwüftlicher Kraft hatte er das Jahr 1901 begonnen, froh der Tagesarbeit des Banngeschäftes endlich entronnen

zu sein und seine ganze Kraft seinen großen Lieblingsunternehmungen und den großen öffentlichen Fragen widmen zu können.

Bei der Schilderung der Entwicklung des Bagdad-Unternehmens wurde erzählt (siehe oben S. 131), wie ihn Anfang Juni 1901 plötzlich die Sehnsucht überkam, sich aus allem Getriebe heraus in die Einsamkeit von Stresa zu flüchten.

Von dort schrieb er an seine Frau:

„Ich kam früh um 8 Uhr in Stresa an und erregte einige Freude bei den Schiffern auf dem Landungsplatze, welche mir sämtlich die Hand drückten, und einigen Schreken in der Villa, wo man mit den Vorbereitungen für den Empfang der Familie noch nicht ganz fertig war. Die Gartenbeete waren noch nicht mit Blumen besetzt und die Läden frisch gestrichen. Aber es hat mir doch sehr gefallen, und der Abend auf der Terrasse war wunderschön.

„Dein Bruder Fritz will im Juli nach Macugnaga, und ich gehe mit. Er wird auf die Berge steigen, und ich werde das große Fernrohr mitnehmen und seine Schritte teilnahmsvoll verfolgen, das Abendbrot bestellen und ihn am Abend liebend umfassen. Ich hoffe, daß mir diese weibliche Betätigung sehr gut stehen wird. Denn — so schmeichelhaft es für mich ist, daß Du mir ewige Jugend zutraust, und so gern ich mir diese Rolle erhalten möchte —, endlich wird das doch undurchführbar. Und wenn man die Jugend selbst verloren hat, kann und darf man auch auf die mit ihr verbündeten Unbequemlichkeiten verzichten.“

Die Resignation, die aus diesem Briefe sprach, hielt nicht vor, nachdem Frau und Kinder gleichfalls in Stresa eingetroffen waren. Frau Siemens vermerkte über den Monat Juli:

„Mit Annchen war ihre kleine Freundin Frieda L. gekommen, und dem Vater machte das fröhliche Getriebe der Jugend viel Freude. Keinen Tag versäumte er das Schwimmen. Mit Annchen übte er die gewagtesten Kunststücke im Wasser. Jedes Mal nach dem Schwimmen wurden die Fische in der Badeanstalt gefüttert. Georg hatte große Freude daran, wie die Tiere rasch ganz zahm wurden und schließlich sogar aus der Hand fraßen. Beim Lösen und Befestigen des Rahnes halfen uns stets einige Dorffinder, die dann regelmäßig je einen Soldo bekamen. Natürlich

wurde die Zahl immer größer, so daß Georg manchmal morgens nach Strefa hinunterging, eigens um sich kleines Geld zu holen und abends genug davon für die Kinder zu haben.“

Am 8. August mußte Georg Siemens Strefa verlassen, um zu wichtigen Sitzungen nach Zürich und Berlin zu reisen. Er sollte den geliebten Ort nicht wieder sehen.

Am Tage nach der Ankunft in Zürich schrieb er an seine Frau:

„Bis Locarno Regen, dann wunderbare Fahrt. Auch auf der italienischen Seite alles grün, die Wasserfälle geradezu überschäumend. Ich war im letzten Wagen; er war ganz leer, ich konnte daher am Ende sitzen und das Panorama sich hinter mir abwickeln lassen. Ich möchte sagen, daß ich gestern zum erstenmal über den Gotthard gefahren bin.“

Während des Züricher Aufenthaltes zeigten sich plötzlich bedenkliche Symptome einer ernsten Erkrankung: auffallende Abnahme des Körpergewichtes und Gelbsucht. Das Reisen hin und her brachte eine weitere Verschlimmerung. In Mainz, wo er auf der Rückreise von Berlin nach Zürich Station machte, fanden die Verwandten sein Aussehen besorgniserregend. Der Appetit hörte auf: „Es schmeckt und riecht alles nach Tabak, und das verleidet einem alles.“

Trotzdem führte er in Zürich die schwierigen Verhandlungen mit den Franzosen über die Bagdadfrage durch, von denen oben*) die Rede war. Alles spitzte sich in dieser Angelegenheit auf seine Person zu; seine Anwesenheit erschien nötig in London und in Konstantinopel.

Am 20. August traf er wieder in Berlin ein. Seine Frau, die inzwischen von Strefa zurückgekehrt war, erschrak, als sie ihn am Bahnhof wieder sah. Aber er suchte jede Sorge zu beschwichtigen und meinte, zu Hause werde alles wieder in Ordnung kommen. Er ließ es sich trotz allen Zuredens nicht nehmen, die auf den 30. August angelegte Hochzeit seiner Tochter Lotte mitzumachen. Bei der Feier schien er guter Laune zu sein; bei Tisch brachte er einen hübschen und geistvollen Toast aus.

*) Siehe S. 131.

Drei Tage später reiste er, begleitet von seiner Frau, zu der ihm verordneten Kur nach Karlsbad.

Die Heilkraft der Karlsbader Quellen und die ärztliche Kunst erwiesen sich jedoch als machtlos. Die Kräfte des Kranken nahmen sichtbar ab. Von seinen Lippen kam nie eine Klage, selten ein Wort der Mutlosigkeit. Ein abgeklärter Humor lag auf allen seinen Äußerungen. Der Arzt versicherte Frau Siemens immer wieder, es sei gar nicht, als ob er zu einem Kranken käme: die Stimmung so heiter, die Unterhaltung so angeregt.

„Nur ganz vereinzelte Male“, so berichtet seine Frau, „wollte ihn der Mut verlassen. Aber ich, die ich selbst so fest an seine Wiedergenesung glaubte, redete ihm zu, und sein starker Wille zum Leben, half rasch über solche Augenblicke hinweg. — Am 8. Oktober reisten wir in Begleitung des Arztes nach Berlin zurück. Dort sollte Professor Körte zugezogen werden und bestimmen, ob eine Operation vorzunehmen sei. Körte erklärte, noch einige Tage zusehen zu wollen. Dann lehnte er die Operation ab. Das gab Georg einen schweren Stoß; aber dennoch meinte er, sein Lebenswille müsse siegen. Jeden Morgen war seine erste Frage: „Ist mein kleiner Stauß schon da?“*) — Noch am Tage vor seinem Tode gab er ihm in mindestens zehn verschiedenen Angelegenheiten Instruktionen und Explikationen mit einer solchen Präzision, daß Stauß mir nachher versicherte, so kurz und klar habe ihm noch niemand geschäftliche Fragen auseinandergesetzt und geschäftliche Anordnungen getroffen. — Bis zur letzten Stunde vermied er ängstlich alles, was uns hätte weich machen können. Einmal, als ich sachte seine Hand ergriff, sagte er hastig: „Kein Wort! Kein Wort!“, wie wenn er fürchte, daß ein weiches Wort von mir auch ihn weich machen könnte. Nur einmal hörte ich ihn leise vor sich hinsagen: „Mein armes Baby**)!“

Am 23. Oktober 1901 erlöste ihn der Tod.

Die Deutsche Bank veranstaltete ihm am 27. Oktober eine würdige

*) Emil Georg Stauß, damals sein Sekretär, später — seit 1915 — Direktor der Deutschen Bank, war bis in die letzten Tage sein täglicher Besucher und der Übermittler seiner Wünsche und Aufträge in allen geschäftlichen und politischen Angelegenheiten.

***) Die jüngste, damals neunjährige Tochter Dora.

Totenfeier. Steinthal rief namens der treuen Mitarbeiter dem Freunde und Führer ergreifende Abschiedsworte nach.

Am 30. Oktober wurde seine Asche in dem stillen Frieden der von alten Tannen beschatteten Gruft zu Ahlsdorf beigesetzt.

Er lebt fort in der Liebe und Verehrung der Seinen und aller, denen er in seinem reichen Wirken näher gekommen ist.

Sein Denkmal für die Nachwelt — aere perennius — sind seine Werke.

Anhang

Ausgewählte Briefe

Briefe Georg Siemens' an seine Braut.

Februar bis April 1872.

Berlin, den 16. 2. 1872.

Du kannst Dir garnicht denken, was die Verlobung unter allen Verwandten für ein Aufsehen gemacht hat. Man hat mich für gefeiert angesehen, und die Neugier ist groß auf die liebenswürdige Besiegerin meines Herzens. Es war mir aber doch auch zugleich eine recht besondere Freude, zu sehen, daß ich Freunde habe, die sich mit mir über mein Glück freuen, und ich bin dem Schicksal herzlich dankbar, daß einzelne frühere Gefälligkeiten, die ich gern und gutherzig erwiesen, gerade Dir nunmehr zu Statton kommen werden. Alles liebt Dich schon, ohne Dich zu kennen, und ich weiß, daß es noch viel mehr werden wird, wenn sie erst Dein freundliches, gutes Gesichtchen von Angesicht zu Angesicht gesehen haben werden.

Berlin, 20. 2. 1872.

Daß Du in Mainz manches von Gratulanten auszustehen hast, kann ich mir denken. Mir ist es doch ähnlich gegangen, obgleich ich lange nicht so beliebt bin wie Du. Einige Leute, die mir näher stehen, haben mich verzweifelt gern; aber es sind doch nur wenige, und die große Zahl hat mich selten gern gemocht. Ich muß wohl im Anfang dem Durchschnitt schlecht gefallen. Jetzt werde ich froh, wenn mir jemand gratuliert, und muß dabei doch denken, daß großes Glück mit mancherlei kleinen Unbequemlichkeiten verknüpft sein muß, wenn man es eben recht empfinden will.

Berlin, 21. 2. 1872.

Ich war soeben, meinem gestrigen Versprechen gemäß, bei C. Er war ausgegangen und nur die Frau und Töchter zu Hause. Sie haben mir gratuliert. Als die Damen aber nun neugierig wurden und Alles wissen wollten, da habe ich mir in meiner Not nicht zu helfen gewußt und Dich in einem Hahnenschrei gerade so oft und so energisch verleugnet wie Petrus den Herrn. Es ist eine Schwäche von mir, ich weiß es, aber ich kann mir nicht helfen: ich kann absolut keine Gefühlsäußerung von mir geben, ich kann Jemand beweisen daß ich ihn lieb habe, ich kann jedes, aber auch jedes Opfer bringen, aber ich kann diese Empfindung nicht in Worte übersetzen. Ich möchte sagen, daß diese Übersetzung in Worte mir geradezu als eine Profanation erscheint, die die Lebhaftigkeit und Innigkeit der Empfindung an sich selbst abschwächen muß. Nimmst Du es mir nicht übel, wenn ich den Leuten verschweige, daß und was ich für Dich fühle, wenn ich auf alle Andeutungen, die in dieser Richtung fallen, mit absolutem Stillschweigen ja vielleicht Achselzucken antworte?

Vorläufig suche ich Wohnungen und finde keine, die mir bequem und nahe genug für Dich wäre. Von Deinem Bekanntenkreis möchte ich Dich nicht allzueit entfernen und doch auch nicht allzu nahe an denselben heranbringen, damit Du mir nicht ganz verloren gehst. Denn, glaube mir, Jemand der sich so herumtreiben muß, wie dies bei mir der Fall ist, der schließt sich um so enger und hartnäckiger, ich möchte sagen klettenähnlicher, an diejenigen an, zu denen er absolutes, blindes Zutrauen hat. Und das habe ich zu Dir. Wenn Du wüßtest, wie unentbehrlich Du mir schon jetzt geworden bist, wo ich Dich doch nicht sehe, wo ich die mancherlei Pläne und Gedanken für unsere gemeinsame Zukunft mir noch garnicht einmal vor mir selbst klar gemacht habe, so würdest Du nicht sagen, daß ich Dich verwöhne. Und ich möchte noch viel mehr an Dich denken und namentlich Dich immer mehr zu meiner Teilhaberin an allen meinen Ideen machen.

Berlin, 22. 2. 1872.

Die Leistungsfähigkeit eines jeden Menschen hängt von dem klaren Blick ab, mit dem er die um ihn liegenden Verhältnisse erfäßt. Die innere

Befriedigung (d. h. also das Glück) ist abhängig von dem Nutzen, den der Mensch seinen Mitmenschen gewährt. Können wir beide nur dahin gelangen, gemeinschaftlich dasselbe Ziel im Interesse unserer Mitmenschen zu verfolgen und zu erreichen, dann gewinnen wir neben der Befriedigung und der Harmonie in uns selbst noch das weitere Bewußtsein, daß wir nicht unnütz gelebt haben, und ich denke mir das sehr schön.

Berlin, 23. 2. 1872.

Hoffentlich denkst Du in allen wichtigen Fragen wie ich (in kleinen unwesentlichen Fragen ist eine gewisse Verschiedenheit der Auffassung nicht nur nützlich, sondern sogar angenehm), oder verstehst es wenigstens mit Deiner frischen, natürlichen und gesunden Auffassung, mir Deine guten und ehrlichen Ansichten über alle Dinge einzufiltrieren; dann habe ich keine Sorge für unsere beiderseitige Zukunft, die ja sonst alle und jede Bürgschaft des Glücks in sich trägt, wenn gegenseitige, herzliche, offene und wahre Empfindung solche gewähren kann. . . .

Große Revolutionen im menschlichen Herzen lassen sich nur auf Kosten bestehender Affektionen bewirken. So wie Du manchem anderen, das Du früher lieb und wert gehabt, nach und nach fremder werden wirst, so wirst Du auch kleine Liebhabereien nach und nach aufgeben. Meine Sorge aber wird die sein, wie ich Dich für die mancherlei Opfer, die Du bewußt oder unbewußt mir bringen wirst, entschädigen kann, und da muß ich Dich um Deine Nachsicht bitten. Doch ich komme zu meinem ernsthaften Kummer immer in ernsthafte Reflektionen, wenn ich an Dich schreibe. Wie gerne möchte ich Dir kleine Schnurren erzählen, aber die wirklich an die Nieren gehenden Passionen vertragen so etwas nicht bei Jedem. Es gehört dazu ein Schatz von Widerstandskraft und Frische, den ich zu meinem Bedauern nicht besitze und von dem Du mir etwas abgeben mußt.

Berlin, 25. 2. 1872.

Ich habe Deine beiden netten Briefe vor mir und habe herzlich gelacht, als Du mich mit meiner langweiligen Philosophie (wenn man den

Unfönn schmeichelhafter Weise so nennen darf) so prächtig abgeföhrt hast. . . . Ich gehöre zu den entseßlichen Geschöpfen, die immer schwerfällig und sentimental werden, wenn sie ehrlich und herzlich empfinden. Das liegt so an dem „im Leben herum gestoßen werden“, und die angenehme scherzhafte Form, diese Empfindungen auszudrücken, ist den glücklicheren Leuten vorbehalten, welche im Nichtstun alle Fragen nur von dem kontemplativen, und vielleicht deshalb der Wärme entbehrenden Standpunkt aus auffassen und beleuchten. Wichtig ist man eben nur, wenn man unbefangen ist.

Berlin, 28. 2. 1872.

Sonnabend Abend ½8 Uhr gehe ich von hier fort, nehme meine Mutter — falls sie sich wieder gebessert hat — in Güterbog in Empfang und bin am Sonntag 11 Uhr mit ihr in Mainz.

Gewohnheiten haben weder meine Mutter noch ich. Wir haben nur eine Gewohnheit: niemals den gewohnten Gang in der Haushaltung eines Andern zu unterbrechen. Es ist auch m. E. die richtigste, vielleicht die einzig richtige Gastfreundschaft, Jemand bei sich aufzunehmen, als ob er zu der Familie gehörte. Die Familie aber hat sich der Gewohnheit des Hauses unbedingt zu fügen.

Gegen die Zukunft, die Du Dir ausmalst, muß ich protestieren. Es wird nichts aufgeschoben, und wärst Du eine noch so leidenschaftliche Briefschreiberin. Vom 9. Mai 1873 ist nicht die Rede, mein kleiner Schatz; der Tag Deines Unglücks ist der 9. Mai 1872. Du kannst übrigens auch trotzdem noch immer Briefe schreiben. Muß man denn immer getrennt sein, um sich zu schreiben? Ich werde niemals müde werden, sie zu lesen, Du glaubst garnicht wie oft ich Deine kleinen Bosheiten lese. Wenn Du freilich müde würdest, so wäre das etwas anders. An dieses aber glaube ich nicht recht. Denn das weiß ich, daß ich Dich so fest an mich fetten werde, daß Du garnicht los kannst, viel fester wie Du Dir denkst. Und ich denke es soll Dir selbst gut gefallen. Dein Sinn ist groß und gut, und wenn Du Dich erst mit der Idee befreundet haben wirst, die wir gemeinschaftlich verfolgen wollen, dann wird zu dem persönlichen Interesse noch die warme Empfindung für gute und schöne Dinge treten. Fürchte Dich nicht davor! Ich denke mir das fast berauschend schön.

Berlin, 29. 2. 1872.

An Vergesslichkeit meinerseits ist nicht zu denken: ich habe vor meiner hohen Souveränin viel zu viel Angst, als daß ich mir so etwas erlauben könnte. Lieber vergesse ich die ganze Deutsche Bank, die mir jetzt übrigens mehr Arbeit wie gewöhnlich macht. Denn heute abend geht der erste chinesische Transport, morgen abend der zweite japanische Transport ab. Da giebt es neben den Abschiedsessen noch viel Arbeit zu thun.

Berlin, 5. 3. 1872.

Ich zeige Dir hierdurch vorerst an, daß ich frisch und wohlbehalten hier wieder eingetroffen bin.

Ich fand hier Deinen lieben Brief vom 1. März, über den ich mich herzlich gefreut habe; bin ich doch nun für heute nicht ohne Brief, morgen aber kriege ich einen anderen. — Du hast also Furcht vor mir gehabt und „Sie“ sagen wollen. Was muß ich doch für ein böser Mensch sein! Nun ich denke, daß Du jetzt mehr Vertrauen zu mir haben wirst, obgleich Keiner von uns den Andern über all die Dinge gefragt hat, über die er ihn gewiß fragen wollte. Und über Mangel an Geduld beklagst Du Dich in Deinem Briefe. Aber, mein liebes Kind, wie soll ich Dir von meiner abgeben, da ich doch selbst an dieser Eigenschaft absoluten Mangel leide! Ich habe zwar einige Male versucht, die Geduld durch eine andere Eigenschaft zu ersetzen, die ich in hohem, ja höchstem Maße besitze, nämlich „Faulheit“; aber es ist doch ein gewisser Unterschied zwischen diesen beiden Dingen.

Berlin, 6. 3. 1872.

Der erste Mai ist eigentlich ein wunderhübscher Tag. An diesem Tag reiten die Hegen auf den Bloßberg, und meine kleine Heye kann ebenso gut am ersten Mai mit mir auf Reisen gehen wie am neunten. Ich habe den neunten aus Pietät für Deinen Vater vorgeschlagen. Mir aber ist der erste lieber als der neunte, und ich denke, Dir wird es auch gleichgültig sein, ob Du acht Tage früher durch mich unglücklich wirst. Denn darauf mache Dich gefaßt, daß Du schrecklich gequält werden wirst; nicht daß ich es mit Absicht täte, aber ich habe nicht das Zeug zu einem guten Ehemann. Mir geht die Behäbigkeit und Ruhe ab, und wenn Du es nicht

verstehst, mir diese Eigenschaften einzulösen, dann wirst Du manchmal unter meiner Unruhe und Lebhaftigkeit zu leiden haben. Doch Du weißt, daß ich Dich niemals absichtlich verletzen werde, und da wirst Du denn wohl über manches tolerant hinwegsehen. Schließlich kommt es doch immer auf das Herz an, und dafür kann ich einigermaßen garantieren.

Berlin, 7. 3. 1872.

Du hast die Befürchtung, daß mir Deine Ideen über das Verlassen des elterlichen Hauses mißfallen könnten. Glaube mir, daß eher das Entgegengesetzte der Fall ist. Es wäre von mir Vermessenheit, wenn ich beanspruchen wollte, daß ich so Dein Herz ausfüllen könnte, daß Du alle und jede Empfindung der Dankbarkeit und Liebe für jahrelange aufopfernde Pflege und Liebe Deiner Eltern vergessen solltest. Denn das müßtest Du, wenn Du ohne Schmerz scheiden könntest. Ich kann Dir nur die Hoffnung geben auf eine gleiche Zuneigung; ich weiß, daß ich Dich später mehr fesseln werde, als das elterliche Haus Dich fesseln kann; denn ich gebe Dir die Möglichkeit, eigene Ziele zu verfolgen, selbständige eigene Sorgen zu haben:

Denn etwas fürchten und hoffen und sorgen
muß der Mensch für den kommenden Morgen,
daß er das ewige Gleichmaß der Tage
und die Schwere des Daseins ertrage —

und daß er damit demjenigen Zweck näher komme, welcher uns von der Vorsehung gesetzt ist. Aber alles dies sind nur Aussichten, die Dich trösten können, in deren Verwirklichung Du später einen reichen Ersatz für die gegenwärtige Trennung finden wirst. Strafbar aber wäre es, wenn Du nicht die angedeuteten Befürchtungen und Schmerzen hättest. Ich würde Dich dann nicht halb so lieb haben, wie ich Dich gerade dieser Sinnesart wegen habe.

Berlin, 8. 3. 1872.

Glaube mir, daß mein Geschäft mich mehr in Anspruch nimmt, als Dich Deine Schneiderin. Wenn ich nämlich fortgehe, so haben die meisten unserer Leute nichts zu thun. Ich bin immer derjenige, welcher für frische Arbeit sorgt und das Publikum in Atem hält. Jetzt, wo ich

so ziemlich der Erste bei uns bin — was ich der Sache nach allerdings schon war — ist die Verpflichtung für mich eine doppelt große, und Du wirst manche Rücksicht nehmen müssen, die ich Dir gewiß nur ungern auferlege und die ich Dir trotzdem auferlegen muß.

Berlin, 9. 3. 1872.

Gestern abend haben die entseßlichen Menschen wieder Dein Lob in allen Tonarten gesungen. Der alte D., den ich auf dem Juristenball traf, erklärte sich für Deinen begeistertsten Verehrer. Die jungen Mädchen waren außer sich über mein Glück, daß ich Dich kriegen würde, so daß ich schließlich ganz kleinmütig wurde und mir keinen anderen Trost zu finden weiß, als daß ich Dein hübsches Gesichtchen neben dem Briefbogen liegen habe und Dich beim Schreiben immerzu ansehe. Wenn Du wirklich so vollkommen bist, wie alle Leute behaupten, dann ist es doch ein großer Fehler von Dir, daß Du mich genommen hast; denn ich bin nichts weniger als vollkommen, und wenn ich Dir gegenüber noch so sehr renommeiere, so habe ich doch dies Gefühl der inneren Sicherheit in mir selbst durchaus nicht. Und Du wirst es früh genug merken, daß ich ein wirklich unglückliches Menschenkind bin mit großen, sehr großen Plänen und Entwürfen, verzehrt von dem brennenden Gefühl, etwas wirklich Schönes und Bedeutendes zu leisten, und mit einer schwachen Kraft, die weit hinter den Wünschen zurückbleibt. Dieses Mißverhältnis zwischen der Phantasie, welche die Pläne und Träume in mir nährt und großzieht, und der physischen oder moralischen Kraft, welche zu deren Verwirklichung notwendig ist, macht mich manchmal namenlos unglücklich. In der Sturm- und Drangperiode hat es ein paar Dichter gegeben, denen es ähnlich ging. Große Phantasien hatten sie im Kopf, und ihre Gestaltungskraft war nicht ausreichend, um die Ideen präzis zu fassen. Sie gingen verloren. Ich werde zwar nicht verloren gehen, aber es tut mir jetzt schon wehe, wenn ich mich in meinen stillen Träumen dabei ertappe, wie ich Dich in diese unklaren Bestrebungen hineinziehen will. Ich weiß wohl, warum Du all den Leuten so gut gefällst. Es ist nicht Dein liebliches Gesichtchen (wenngleich dies gewiß dazu beiträgt), nicht Dein liebenswürdiges, freundliches Wesen allein, die das machen. Es ist vielmehr die abgerundete Harmonie, die sich in Deiner Erschei-

nung und in Deinem Empfinden ausdrückt. Und wenn ich nun denke, daß ich (ich möchte fast sagen) gewissenlos genug gewesen bin, Dich in Deiner ruhigen, Arglosigkeit an mich unfertiges Geschöpf zu fetten, dann möchte ich mich selbst hassen. Doch aber konnte ich nicht anders. Es ging mir wie dem Kind, dem man eine kostbare schöne Soche zeigt; wenn man ihm auch das Anfassen verbietet, weil sie wertvoll und zerbrechlich ist, es kann nicht widerstehen. Lange guckt es mit begehrliehen Augen hin und wehrt sich, so viel es kann. Endlich aber muß es doch die Sache in die Hand nehmen, und nun steht es da voll Glück und auch wieder voller Angst und weiß nicht, was es mit dem Schatz beginnen soll. So ähnlich sind meine Empfindungen Dir gegenüber. Ich habe das feste Bewußtsein, die mathematisch klare Überzeugung, daß ich mich zu Dir verhalte, wie ein verbogener Kupferkreuzer zu einem schönen klaren Edelstein. So wenig wie man sich für den Kupferkreuzer den Edelstein kaufen kann, so wenig bin ich Deiner wert. Und gerade deswegen verehere ich Dich, Du weißt gar nicht wie. Denn grade das Bewußtsein meiner Unvollkommenheit erhöht diese Verehrung um das vielfache. Aber dasselbe Bewußtsein drückt mich auch tief nieder. Womit kann ich Dich dafür entschädigen, daß ich mich an Dich gehängt habe? Gibt denn die Passion, die ich für Dich habe, mir ein Recht, Dich herauszureißen aus Deiner Bahn und Dich hineinzuwurfsen in Wege und Bestrebungen, die Dir nach Deiner Natur mißfallen müssen und die Du nur erträglich finden kannst aus persönlicher Vorliebe zu mir? Wenn Du nun im Laufe der Zeit auch ausfindest, daß ich Deiner nicht wert bin? Ich mag diesen Gedanken gar nicht durchdenken. Kann meine Anhänglichkeit an Dich Dir dann noch als genügender Grund erscheinen für mein sich an Dich Herandrängen?

Ach Elise, ich fürchte mich manchmal vor Dir, wie die Sünde sich vor dem Guten, Reinen und Schönen fürchten muß. Thu mir den einzigen Gefallen und schaffe Dir mir zuliebe ein paar recht tüchtige Fehler an, damit ich doch die Möglichkeit sehe, einmal auf gleiche Stufe mit Dir zu kommen. — — — —

Ich hatte anliegenden Brief geschrieben als ein Geschäftsfreund mich mit seinem Besuch beehrte. Als ich ihn soeben nochmal durchlas, um weiterzuschreiben, habe ich mich vor mir selbst erschreckt. Und es ist

doch alles absolut richtig. Ich habe mir lange überlegt, ob ich ihn absenden sollte. Er wird Dir mißfallen von Anfang bis zu Ende, er muß Dir mißfallen nach Deiner ganzen Natur, und ich müßte ihn zurückhalten, wenn ich Dir gefallen will. Aber ich glaube auf der andern Seite nicht das Recht zu haben, Dir irgendeine meiner Empfindungen vorzuenthalten. Bei dem Verhältnis, in welches wir zu einander treten wollen, ist jede derartige Verdeckung eine Unehrllichkeit, und dieses Fehlers werde ich mich Dir gegenüber nicht schuldig machen, selbst auf die Gefahr hin, Dich zu betrüben. Lies also den Brief, und wenn Du Lust hast, mich darüber auszufragen, so will ich Dir Rede stehen nach allen Richtungen. Für das Urtheil, das Du über mich zu fällen hast, ist aber grade das Verhältnis zwischen mir und andern Männern doch das wesentlich Maßgebende. Von dem Augenblick ab, wo Du Dein Schicksal überhaupt an einen Mann knüpfen willst, von dem Augenblick ab glaube ich in der Arena mitkompetieren zu dürfen, ohne mich allzusehr zu fürchten; und wenn ich den Eindruck des Unfertigen mache, so liegt das teilweise auch daran, daß ich höhere Ziele habe als andere. Und nicht jeder kann mit Eid als Trost zu sich sagen „J'aurai du moins l'honneur de l'avoir entrepris“, wenn er mit verbrannten Flügeln zur Erde fällt. —

Bei Steiners*) Brief möchte ich einem Irrtum vorbeugen. Daß ich nie die Leitung einer Provinzialbank übernehmen werde, wenn ich de facto Erster bei einem Weltinstitut bin, kannst Du Dir wohl denken. Der biedere Kilian hat mich seit 1½ Jahren nicht mehr gesehen, und da habe ich mich denn doch ein klein wenig verändert, wenn mir auch die Veränderung von meiner Bank noch nicht bezahlt wird. Ich bin auf dem Wege, einflußreich zu werden, und wenn Du mir etwas hilfst, dann kannst Du in zehn Jahren eine sehr angesehene Frau werden, um die man sich nicht nur um Deinetwillen, sondern auch etwas um meinethwillen viel Mühe geben wird. Könnte Dir das gefallen?

Berlin, 12. 3. 1872.

. . . . Jetzt kommt die unangenehme Seite meines Briefes, ich werde wahrscheinlich am 17ten nicht frei sein. Bis jetzt hat es sich

*) Dr. Kilian Steiner, leitender Direktor der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart. Siehe Bd. I S. 118, 292 usw.

allerdings noch nicht entschieden, da die Frage nach meinem Hierbleiben, resp. einer Geschäftsreise von dem Ausfall einer auf Donnerstag Abend festgesetzten Konferenz abhängig ist. Aber die Wolken ziehen sich immer dichter zusammen und, da alle diese Geschäfte mir zufallen, meine Bereitwilligkeit zu deren Übernahme mir auch allein meine Stellung in der Bank verschafft hat, so wird mir möglicherweise der Strick um den Hals gelegt.

Daß ich den Strick zerreißen werde, wenn es mit Anstand und Geschäft vereinbar ist, weißt Du; aber wenn die Leute mir ihr Geld geben, so haben sie auch ein Recht auf meine Arbeit zu jeder Stunde des Tages und der Nacht. Nicht wahr? — Und Du wirst ein tapferes Mädchen sein und Dich nicht betrüben, wenn einmal ein Plan zu Wasser wird?

Berlin, 13. 3. 1872.

. . . Ich ging vor zwei Jahren aus dem Staatsdienst, wo ich gewiß Geheimer Rat geworden wäre, weil das Programm der Bank, in die ich eintrat, mir eine große Wirksamkeit zu eröffnen schien. Geld habe ich damals von den Leuten nicht bekommen; im Gegenteil, ich verschlechterte damals meine Einnahmen. Aber ich hatte die Idee, daß ich es zwingen könnte, und ich glaube, ich habe einiges vor mich gebracht. . . . Ich habe durch unverrücktes Festhalten der Ziele unsere Bank, die im Anfang eine kleine Wucher- und Agiobank zu werden drohte, aus diesem Geleise heraus geschmissen und zu einigen Ehren gebracht, sodaß dieselbe jetzt schon allgemein geachtet dasteht, wenn sie auch vielleicht weniger Dividende u. s. w. liefert wie andere Institute. Ich denke, mit jedem Jahr meinem Ziele, den deutschen Export- und Importhandel von England unabhängig zu machen, näher zu kommen, und ich denke, daß die Durchführung dieser Idee eine ebenso große nationale Tat sein wird, wie die Eroberung irgendeiner Provinz. Aber es ist viel Born und Ärger auf solchem Wege. Und wenn man stundenlange Diskussionen mit Leuten gehabt hat, denen man seine Pläne aufzwingen will, dann ist man in Damengesellschaft nicht immer lebenswürdig. Auch erscheint man manchmal „blasiert“, wenn man wenig oder gar kein Interesse hat für anderer Leute Vergnügungen, ohne es doch zu sein; denn „Einseitigkeit“ (und einseitig bin ich jetzt bis zum

Erzeß und war es auch schon vor zwei Jahren) ist keine Blasiertheit. In-
 dessen denke ich, wird es nicht schaden, wenn Du mit Deiner Liebens-
 würdigkeit Dir jetzt einige kleine Eingriffe erlaubst und dem menschlichen
 Leben und Verkehr einigen Raum zurückeroberst, der vielleicht gar nicht
 hätte verloren gehen sollen. Denn es ist gefährlich, seine ganze Zukunft
 auf eine Planke zu setzen. Geht diese Planke unter, was doch immer
 möglich ist — was kann der Einzelne gegen die kommerzielle Bewegung
 von Welttheilen? — so ist die Existenz absolut vernichtet; und wenn
 man nichts anderes gelernt hat, worin man sein Glück suchen könnte,
 so ist man eben eine Null. Und diesen zweiten Reserve-Zauberkreis des
 Lebens sollst Du mir schaffen. Du sollst mich zwingen, auch dem allge-
 meinen Interesse Rechnung zu tragen; und da will ich mir denn auch
 den Pantoffel, sogar die Pantoffeln, gern gefallen lassen, wenn sie
 mit Liebe geschwungen werden. Solltest Du aber mit dem Reserve-
 zauberkreis nicht zufrieden sein, dann will ich Dir auch die Haupt-
 rolle einräumen; aber dann mußt Du sehr liebenswürdig und sehr
 köfett sein, denn meine Bank ist auch ein Frauenzimmer, und
 zu den vier Quartalsenden und am Jahreschluß schenkt sie mir
 sogar etwas.

Berlin, 14. 3. 1872.

Eben kommt Dein niedlicher Brief. Deine Frage wegen des Rei-
 sens ist wieder so eine Gewissensfrage. Es ist, wenn wir reisen, allerdings
 nicht weniger zu thun, aber es giebt doch Momente, wo man doch seines
 ganzen künftigen Glückes wegen manches in die Schanze schlagen muß.
 Wenn man mir z. B. die Wahl ließe zwischen Reisen mit Dir und Auf-
 gabe meiner gegenwärtigen Stellung, so würde ich ohne jedes Bedenken
 mit Dir reisen und meine Stellung aufgeben. Denn ich verspreche mir
 aus mancherlei Gründen, die ich nicht gut schriftlich entwickeln kann,
 die nur gesagt werden dürfen, so enorm viel für die ganze Basis unseres
 künftigen Zusammenlebens von einer solchen Reise, daß ich sie nicht missen
 kann. Eine solche Reise, wo man absolut frei von allen geschäftlichen
 Sorgen u. s. w., wo man von allen früheren Verbindungen auf einige
 Zeit losgelöst und gegenseitig aufeinander mit zwingender Notwendig-
 keit angewiesen ist, ist die einzige Gelegenheit, wo jeder von uns sich ein

vollständig klares Bild vom Character des andern machen kann, und der Eindruck, den man da aufeinander macht, ist ein bleibender für das ganze Leben. Wenn später im Drang der geschäftlichen und Haushaltungsjorgen Mißverständnisse entstehen, dann zaubert sich jeder von uns das Bild von dieser Reise zurück, er ruft sich das Bild des Characters des anderen vor die Seele, und es wird dann manches wieder aufgeklärt und entschuldigt, was im anderen Fall zu langdauernder Verstimmung Anlaß geben müßte. Keines von uns ist ja vollkommen.

Berlin, 19. 3. 1872.

Ich bin in Frankfurt a. M. auf dem Bahnhof von einem meiner Verwaltungsräte abgefaßt worden, der auch schon wieder von Dir gehört hatte und die unbegründete Behauptung aufstellte, daß Du ein reizendes Mädchen wärst. Dazu schreibt mir heute ein Herr aus Straßburg: „Mademoiselle Elise Goerz est charmante et une reine de beauté.“ Du scheinst wirklich ein berühmtes Frauenzimmer zu sein! Wenn das so fortgeht, so packe ich ein und gehe nach Australien; denn wenn man bloß der Mann seiner Frau ist, da ist man doch sehr wenig. Nur ein Trost bleibt mir noch, daß die Leute das Alles bloß meinetwegen sagen, um mir einen Gefallen zu tun, und daß sie es nicht wirklich glauben. Wenn man aber in die Lage kommt, seine besten Freunde für Esel halten zu müssen, dann ist es doch auch schlimm. Meinst Du nicht?

Berlin, 20. 3. 1872.

Du hast Recht wenn Du behauptest, daß ich einen nachtheiligen Einfluß auf Dich ausübe. Deine Briefe sind stets so voller Wiß und Humor und Kraft, daß ich mich vor Vergnügen garnicht zufrieden geben kann. In diesen Briefen erklärst Du mir Deine Unzufriedenheit in so peremptorischem Ton, daß ich mich vor Freude garnicht zu lassen weiß. Du versprichst mir täglich, daß Du mich zur Rede stellen wirst, wenn ich nach Mainz komme; und wenn ich komme, dann bist Du mit allem zufrieden; und wenn ich mich Dir gegenüber rechtfertigen will, dann hast Du alles vergessen. Oder willst Du mich nicht mündlich fragen?

Sieh, ich bin ein komischer Junggeselle, etwas ungeschickt und der Verbesserung fähig, ich möchte mich gern ändern; aber wenn ich nicht weiß, was ich zu tun habe, dann werde ich immer ein ungeschickter Peter bleiben, der seiner niedlichen kleinen Frau nicht genug die Kur macht. Soll ich so bleiben?

Berlin, 21. 3. 1872.

Es ist eine verzweifelt wichtige Geschichte, wenn man das Schicksal eines anderen Wesens an das seinige fetten will, und man muß sich dergleichen Sachen nicht von seinem eigenen egoistischen Standpunkt aus überlegen, ob man mit der betreffenden oder durch dieselbe glücklich zu werden gedenkt — so kann und darf nur die Frau argumentieren —, sondern man hat sich zugleich auch auf den Standpunkt der Frau zu versetzen und darüber nachzudenken, was dieselbe von dem Mann zu fordern berechtigt ist, und sich zu vergewissern, ob man alles das zu leisten im Stande ist. Es ist eine sehr billige und m. G. sehr leichtsinnige Argumentation, wenn man sein Vertrauen lediglich auf die Liebe setzt, die sie zu einem hat, und wenn man daraufhin schließt, daß diese Liebe ihr alles mögliche erträglich scheinen lassen würde. Es ist eine echtweibliche Empfindung, wie Du sie hast, wenn Du sagst: „Ich hätte keine Ruhe und würde hineinrennen, ob es mein Glück oder mein Unglück wäre.“ Die Frau darf nicht nur, sie muß sogar so denken. Aber gerade deshalb, weil wir in unserer menschlichen Gesellschaft den Frauen dies schöne Vorrecht lassen, deshalb muß der Mann sich den entgegengesetzten Zwang auferlegen und dieser Argumentation in seinem Herzen keinen Raum geben. Aber das kann ich Dir sagen (ich schäme mich des Geständnisses nicht), daß ich nach unserer Verlobung nicht Tage, sondern Wochen lang gezittert habe, ob ich wohl in der Lage sein würde, Dir die Entschädigung zu bieten, die Du dafür fordern darfst, daß Du meinetwegen Dich von Deinen Eltern und allem, was Dir bisher lieb und wert war, losreißen willst. Ich glaube jetzt, daß ich es kann, und fürchte mich nicht mehr; denn ich weiß, daß ich Dein Leben ausfüllen kann und daß die gegenseitige Teilnahme an allem, was jeder von uns beiden für gut und schön hält, diesen Ersatz bieten wird. Aber es hat mir im Anfang viel Sorge gemacht. . . .

Berlin, 22. 3. 1872.

Weißt Du was Prince-Smith*)—ich will Dir hier den Namen nennen, weil der Mann alt und entfernt genug ist, um ungefährlich zu sein — über Dich gesagt hat? — „Er kannte nur ein Frauenzimmer, das ihm lieber wäre, und das wäre Deine Mutter.“ Aber Du mußt deshalb nicht stolz werden, kleiner Schatz. Recht hat Prince-Smith gewiß, aber zwischen Dir und Deiner Mutter liegt die Erfahrung eines Menschenlebens, verbracht an der Seite eines der bravsten und redlichsten Männer, welche die Sonne bescheint. Wenn ich so wäre wie Dein Vater, dann könntest Du kraft Deiner Anlagen so werden wie Deine Mutter. Noch aber bist Du's nicht, und das Berliner Leben ist leider nicht geeignet, um diese Anlagen besonders zu entwickeln. Also nicht hochmütig!

Berlin, 27. 3. 1872.

Ach lieber guter Schatz, ich wollte, es wäre erst fünf Wochen weiter, und wir säßen im schönen Frühjahr in irgend einem bequemen offenen Wagen bei fröhlichem Sonnenschein und führen durch die lustige Welt und wüßten von keinem Menschen etwas (auch von uns selbst nicht), sondern jubilierten nur und sprächen den tollsten Unsinn von der Welt, z. B. daß wir uns lieb hätten und ähnliches dummes Zeug. In zehn Wochen ist freilich schon wieder alles vorbei: Dann gehe ich wieder aufs Komtor, und Du schälst Kartoffeln oder schnippselst grüne Bohnen, und ich finde alles zu hart gekocht und drohe, daß ich in das Wirtshaus gehen will, und schimpfe und bedaure, daß ich meine goldene Freiheit verloren habe und daß ich eine böse Frau habe und daß — ich weiß noch nicht was alles!

Berlin, 9. 4. 1872.

. . . . Sieh, eigentlich weiß ich von Dir noch immer blutwenig, so blutwenig wie Du von mir weißt, und ich möchte doch gern so viel von Dir wissen, was Du denkst, was Du empfindest bei diesem, bei jenem, und ich meine, daß es Dir im Stillen mit mir gerade so gehen wird. Es genügt nicht, daß man sich lieb hat, man muß auch wissen, warum; und die unbestimmte Empfindung, die man von

*) John Prince-Smith, volkswirtschaftlicher Schriftsteller, einer der Führer der deutschen Freihandelschule, 1871—73 Mitglied des Reichstags.

den Vorzügen des anderen hat, muß nach und nach sich zu einer klaren Erkenntnis des beiderseitigen Characters herausarbeiten. Dazu aber reicht Schreiben nicht aus. Mein Ehrgeiz ist nicht nur der, Dein Mann, sondern auch Dein Freund zu werden, und schließlich werde ich es auch durchsetzen.

Berlin, 11. 4. 1872.

Dein Brief hat mir Freude gemacht, und ich denke, die häßliche Halsentzündung wird vorbei sein, wenn dieser Brief ankommt. Wiederholungen werden indeß verboten. Leichtsinrige kleine Frauen kann ich nicht gebrauchen; ich bin nur zu Dir gekommen, weil man mich versichert hat, Du seiest garnicht leichtsinnig. Ich besorge das Geschäft des Einstürmens auf die Gesundheit ganz alleine für uns Beide (und den ganzen Rest der Familie mit) in vollständig ausreichendem Maße.

Ich fühle es selbst alle Tage sehr ungern, daß ich, wenn auch vielleicht nicht absolut an Jahren, so doch an Auffassung der Dinge, an Körper und Gott weiß an was allem viel älter als 32 Jahre bin, und Du guckst noch so frisch in die Welt hinein oder möchtest doch wenigstens so frisch hineingucken, daß Du Dich darüber vielleicht noch manchmal ärgern wirst.

Berlin, 16. 4. 1872.

Wozu soll ich Dir noch schreiben, was Du ja doch längst weißt, daß Du (ich weiß selbst nicht, wie's gekommen ist) einen solchen Hauptteil in all meinem Fühlen und Empfinden ausmachst, daß ich, ohne über Dich absolut beruhigt zu sein, kaum irgend etwas vernünftiges anfangen kann. — Wenn ich Dich manchmal etwas ärgere, so weißt Du doch, daß ich Dich nicht kränken will und daß alle meine kleinen (manchmal vielleicht auch etwas groben) Spöttereien schließlich doch keinen anderen Grund haben als den, zur gemeinsamen Unterhaltung etwas beizutragen. Mancher mag mich deswegen nicht leiden, aber ich habe noch niemals deswegen einen Freund verloren, und das ist doch am Ende Beweis genug, daß man meine Spöttereien nicht für einen Ausfluß einer natürlichen Bosheit, sondern eher für eine im Grunde gutmütige Lust am Striege hält.

Berlin, 17. 4. 1872.

Daß Du vor unserer Hochzeit noch ein bißchen in der Abgeschiedenheit lebst, fern von den zehntausend Ausstattungs- u. s. w. Sorgen, ist mir gleichfalls sehr lieb. So fröhlich heiraten auch ist, so ist es gleichwohl doch eine ernste Sache; und es ist gewiß richtig, wenn man nochmals Gelegenheit findet, alles was man getan hat und noch tun will, noch einmal ernstlich zu überdenken. Ich wollte, ich könnte es; aber der Knüttel liegt beim Bello, und Aktiengesellschaften sind grausam; als juristische Personen haben sie bekanntlich kein Herz, und die Tugend der Undankbarkeit besitzen sie in vollstem Maße.

Berlin, 18. 4. 1872.

Es mag die letzte Zeit für Dich Mühe, Sorge und Strapaze genug gebracht haben, und ich bin vielleicht auch in mancher Beziehung daran Schuld, daß Du der Ruhe bedarfst. Unser Einer, der nicht gewöhnt ist, andere Leute zu schonen (denn im Geschäft kennt man nur den Kontrakt und keine Schonung), hat kein Auge für dergleichen Lagen, und Du mußt mir meine Unverständigkeit nicht allzu übel auslegen. Dummheit ist ein Entschuldigungsgrund in allen Lagen, und ich nehme diese Eigenschaft recht kräftig für mich in Anspruch.

Berlin, 19. 4. 1872.

Mein Brautkleid ist bereits fertig. Sogar neue Stiefel — aber nur kalblederne — habe ich mir Dir zu Ehren bestellt; oder muß es Saß sein? Frauen sollen (so ähnlich wie die Raben) bekanntlich sehr den Glanz lieben.

Haft Du Dich der Ringe wegen vorgeesehen, oder fällt mir das zur Last? Nimm mir die Frage nicht übel, aber ich weiß in solchen Dingen nicht Bescheid. Meine Mutter ist nicht hier, und andere Leute möchte ich wegen solcher Sachen nicht fragen. Es geht mir wider die Haare (so weit ich deren noch habe), über dergleichen Angelegenheiten mit anderen Leuten zu sprechen. Meines Veters Werner Frau wohnt zu weit, als daß ich hin könnte, und er selbst ist gerade so dumm wie ich, wenn er sich auch schon zweimal in seinem Leben verheiratet hat.

Berlin, 25. 4. 1872.

Du wunderst Dich über mein Vergnügtssein, aber ich habe meinen Tauffchein mit gerichtlicher Beglaubigung und füge ihn sofort bei, damit er hier nicht verloren geht. Wenn nun mein Vater noch kommt, dem ich Deinen heute eingetroffenen Brief an die Mutter geschickt habe, dann können die blinden Hessen auch wegen des Konjenses (Art. 73 Code Napoléon) keine Umstände mehr machen, und dann wirst Du geheiratet, und dann habe ich Jemand, den ich ungestraft stoßen, prügeln, schimpfen, mißhandeln u. s. w. kann; denn mäßige Mißhandlungen (d. h. solche, welche höchstens ein dreiwöchentliches Krankenlager zur Folge haben) begründen nach Landrecht keinen Anspruch auf Ehescheidung. Die Ehe ist ja jetzt wirklich die einzige Gelegenheit, wo man seinem Gang zu kriegerischen Taten ungestraft nachgehen kann.

Berlin, 26. 4. 1872.

Wir stehen jetzt vor einem ernsthaften Wechsel in unserm Verhältnis. Manche der schönen Ideen, die Du Dir über meinen Character vielleicht in Deinem Herzen gebildet hast, werden nach und nach zerfließen wie Seifenschaum, wenn wir näher und dauernd mit einander zusammen sein werden. Aber eines wirst Du wahrscheinlich behalten, das Vertrauen in meine Ehrlichkeit Dir gegenüber; denn das glaube ich von mir sagen zu können, daß ich mich Dir gegenüber nicht besser hingestellt habe, als ich wirklich bin. Und ich habe vielleicht sogar etwas weniger Fehler, als ich Dir geflissentlich gezeigt habe. Wenn Du nun glaubst, daß Dir dies ausreichen wird und daß es eine genügende Basis für Deine künftige Befriedigung oder — wie man sagt — für Dein künftiges Glück abgeben kann, dann meine ich, daß Du es getrost mit mir probieren kannst. Manchmal werde ich vielleicht etwas hart scheinen, hart gegen Dich und gegen mich selbst, wo unsere persönlichen Interessen in Konflikt kommen mit allgemeinen Fragen oder, wie man dies manchmal zu unrecht ausdrückt: mit dem Ehrgeiz. Aber ich denke, auch darüber wirst Du hinwegsehen, wenn Du erst mit mir ein gemeinsames Interesse für diese Fragen fühlen wirst. Ich halte es für ein großes Unrecht, wenn man die Frauen hiervon ausschließen will und sie auf den Standpunkt der *bonne ménagère* zurück-

drängt; und wenn Du Lust daran findest, dann werde ich Dich mit größter Freude zu meinem Partner in allen diesen Dingen annehmen. Einen bessern wie eine gute Frau kann man nicht finden.

Briefe aus den Jahren 1872 bis 1883.

Werner Siemens an den Justizrat Georg Siemens.

Berlin, 15. 3. 1872.

Dein Brief vom 12ten d. M. hat mich recht erfreut. Ich glaube Georg hat recht weise gehandelt, daß er keine „glänzende“ sondern lieber eine vernünftige Partie zu machen sich entschlossen hat. Den Glanz kann er selber für sich und zugleich für seine Frau erwerben, und er scheint mir auf dem rechten Wege dazu zu sein. Eine besondere Gratulation habe ich Euch nicht geschickt, da ich mich selber wohl ziemlich ebenso viel wie Ihr über das Ereignis gefreut habe.

Georg Siemens an seine Mutter.

Berlin, den 6. 3. 1872.

Es ist mir nicht möglich gewesen, zu Dir zu kommen, um Dir persönlich zu gratulieren, dafür kriegst Du heute einen Gratulationsbrief mehr als früher; und das wird Dir auch gefallen, wenn ein kleines niedliches Mädchen Dir sagt, daß es die Absicht hat, Dich sehr lieb zu haben. Nun, ich denke, es wird Dir und ihr nicht schwer werden. Die Überzeugung habe ich wenigstens jetzt durch meinen zweitägigen Aufenthalt in Mainz gewonnen, daß es eine lebenswürdige, weiche, für mich fast zu weiche Natur ist, die auch Dir gefallen muß. Mir, der ich manchmal ein paar Sporen zwischen die Rippen brauche, ist die Sache ein klein wenig ängstlich. Wenn ich nicht mißhandelt werde, so mißhandle ich leicht andere. Doch das kannst Du ihr gelegentlich einmal auseinandersetzen.

An seinen Vater.

Berlin, 25. April 1872.

Die Mutter sagt mir, daß es zweifelhaft sei, ob Du Dich entschließen würdest, nach Mainz zu kommen. Da möchte ich Dich denn bitten, Dir die Sache noch einmal zu überlegen, ob Du mir nicht den Gefallen tun

willst. Du hast selbst den Leuten wiederholt angeboten hinzukommen, und sie verlassen sich fest darauf. Wäre dies Deinerseits nicht geschehen, so hätte ich eine gute Ausrede, um Dich zu entschuldigen. Diese ist mir aber jetzt entzogen, und ich komme dadurch in eine etwas ungemüthliche Situation, in der ich mich allerdings am Hochzeitstage am wenigsten gern befinden möchte. Wenn Du Dir auch jetzt den Anschein gibst, als ob die Angelegenheit nicht ganz nach Deinem Wunsche wäre, so weiß ich doch, daß Du im Herzen anders denkst, und es würde mich freuen, wenn Du es auch einmal zeigtest. Fasse nur mir zu Gefallen auch einmal einen Entschluß. Und ich denke, Du wirst Dich ganz gut dabei befinden. Du wirst bei schönem Wetter in angenehmer Gegend prächtige Leute finden, die eine angenehme und angesehene Stellung ausfüllen und viele und ausgedehnte Verbindungen haben. Die persönliche Berührung mit dem alten Görz, die ich Dir gern wünschen möchte, kann Dir für Deine spätere Zurückgezogenheit in Ahlsdorf manche Gelegenheit zu irgendwelcher Anregung bieten, die Du jetzt nicht hast und eigentlich entbehrest, wenn Du es Dir auch nicht eingestehst. Wenn Du diese Gelegenheit verpaßt, so wirst Du wohl schwerlich wieder eine andere finden. Also fasse einmal einen Entschluß mir zu Gefallen. Es ist mir wirklich peinlich, Dich nicht dort zu sehen, und verheiraten tut man sich bekanntlich nicht alle sechs Monate einmal. Bist Du zu meiner Konfirmation in die Kirche gekommen, so solltest Du es zu meiner Trauung auch tun. Ich meine, daß in solchen Momenten, wo entscheidende Wendepunkte eintreten, die Familie zusammen sein sollte, wenn es irgend möglich ist. Du glaubst nicht, wie ängstlich mir zu Mute ist, wenn meine zukünftige Frau mir ihr Herzensbedürfnis ausspricht, mit Dir bekannt zu werden, „weil sie Dich doch noch garnicht kenne“. Solltest Du es nicht mit mir für richtiger halten, den Affektionen eines Herzens, das zu lieben bereit ist, entgegenzukommen, noch ehe für dies Herz sich der Kreis dessen, was es lieben kann und soll, durch Schaffung eigener, selbständiger Interessen geschlossen hat? Es ist eine natürliche Notwendigkeit, die Du sowohl, als auch ich uns nicht verhehlen können, daß mit dem Entstehen neuer Pflichten mein Wirkungskreis und meine Arbeitslast sich erheblich verändern wird, daß ich mich daher Deinem Einfluß mehr und mehr entziehen werde. Und ich meine doch, daß im Moment größter seelischer Aufregung, wie

es doch schließlich eine Hochzeit ist, vielleicht der am meisten geeignete Augenblick hierfür ist. Wir haben, liebster Vater, noch wenig über Zuneigung miteinander gesprochen. Es war auch zwischen uns nicht nötig. Aber in einzelnen Momenten verlangt das Publikum doch Beweise, widrigenfalls es falsche Rückschlüsse macht, und wenn man, wie wir Beide, Interesse hat, gerade dies Publikum davon zu überzeugen (denn Deine zukünftige Schwiegertochter und hoffentlich auch die Mutter Deiner Enkel gehört zu diesem Publikum), dann — — — nun dann fährst Du nach Mainz!

Daß Du mir eine unaussprechliche Freude machen würdest, wenn Du kämst, brauche ich Dir nicht zu versichern. Es ist nicht nur wegen der Hochzeit allein, sondern noch viel mehr wegen der Jahre die nach dem flüchtigen Hochzeitsmonat kommen werden. . . .

Der Brief ist vielleicht schlecht geschrieben. Lies ihn nicht wie er geschrieben, sondern wie er empfunden ist.

Nachschrift zu einem Brief seiner Frau an ihre Eltern.

Berlin, 4. 6. 1872.

Elise ist natürlich furchtbar beschäftigt. Tischler, Schlosser, Glaser, Tapezierer kommen oder kommen natürlich nicht. Teller, Gläser und ich weiß nicht was alles muß noch angeschafft, zurückgegeben oder umgetauscht werden, Auspacken u. s. w. erfordert Zeit, und es wird alles mit einem heiligen Ernst betrieben, wie ihn der liebe Gott vielleicht gehabt hat, als er die Welt erschuf. Dazu kommt und geht Besuch ab und zu. Wasserleitungs- und Gasmann fragen, die Polizei erkundigt sich, und der faule Chemann geht in sein Comtoir, als ob ihn das Alles garnichts angehe. Was soll da Elise bei dieser Pflichtvergessenheit machen? Und anstatt sie zu trösten, da lacht der böse Mensch und erbietet sich höchstens, ihr einen Fuß zu geben. Da werden freilich alle Familienbände vernachlässigt, daß Gott erbarm!

An seine Mutter.

Berlin, 6. 6. 1872.

Wir sind natürlich in den größtmöglichen Einrichtungssorgen, denn es wird Alles mit einem Eifer betrieben, als ob Wohnungseinrichten und

Gottesdienst ungefähr das Gleiche wären. Indessen geht alles recht gut ab; und auch die Mädchen scheinen beide ordentlich und sparsam zu sein. Vorläufig leiden wir noch etwas unter neugierigen Besuchern, die uns indessen nicht in Verlegenheit bringen, da Elise von der kleinen Eitelkeit des Etwas vorstellen Wollens glücklicher Weise durchaus frei ist.

Werner hat gestern Abend bei uns gegessen und damit zugleich unsere Küche eingeweiht: Ahlsdorfer Spargel und Schinken und Berliner Beefsteak, also ein vollständiges Diner!

Aus Briefen an seine Frau.

Berlin, 1. 9. 1872.

Hier in Berlin fängt jetzt großes Treiben an. Der König ist wieder gekommen. Gepuztes Militär zieht über die Straßen mit Musik. Die Hotels füllen sich, so daß Niemand mehr Platz findet. Alles rüstet sich auf die drei Kaiser. Die Stadt gefällt mir von Tag zu Tage weniger, und der so schnell siegreiche Krieg hat augenscheinlich dem norddeutschen Charakter geschadet. In den Anschauungen namentlich in Bezug auf den Schwindel werden die Leute immer mehr den Parisern ähnlich, ohne die sozialen und gesellschaftlichen Vollkommenheiten und Annehmlichkeiten der Pariser zu besitzen. Glücklicher Weise ist Berlin nur $\frac{1}{40}$ von Deutschlands Bevölkerung.

Berlin, 10. 9. 1872.

Wenn Du wüßtest, wie leid es mir tut, daß ich Dir an Deinem ersten Geburtstag in unsrer Ehe nicht gratulieren kann, Du hättest Mitleid mit mir; aber ich brauche bloß nach Berlin zu kommen, dann stürzt alle Arbeit über mir zusammen, da jede Reise, die ich im Geschäftsinteresse mache, natürlich auch neue Arbeit bringt, teils erfolgreiche, teils fruchtlose.

Alle meine Anstrengungen, gestern wieder fortzukommen, waren umsonst. Indessen, wozu die Klagen! Du bist eigentlich mein einziger Schutz gegen die sonst erdrückende Arbeit und Aufregung.

Berlin, 13. 9. 1872.

Gestern Abend war ich bei meinem Vetter Werner, der schon seit 14 Tagen glücklicher Vater ist. Er hat mir sehr den Marsch gemacht,

daß wir nicht öfter zu ihm gekommen seien. Wir saßen bis spät in der Nacht beisammen, bis wir beide sentimental wurden. Er ist vielleicht mein bester Freund, den ich auf der Welt habe, ein grundedler und dabei ganz ausnehmend tüchtiger Mensch, und es war mir eine wahre Wohlthat, mal wieder so mit ihm reden zu können.

Aus einem Brief seiner Frau an ihre Eltern.

Berlin, 4. 11. 1873.

Heute also ist der Wahltag! Georg ist in Schweiniß, kommt aber schon in 2½ Stunden, um 3 Uhr, hier an. Ich vergehe vor Ungeduld, bis die alte Meißner Uhr hinter mir ½3 Uhr schlägt, daß ich nach dem Anhalter Bahnhof gehen kann, ihn abholen. Wird er gewählt, so hat er eine große Arbeitslast mehr; wir haben jetzt schon angefangen, unsern Lebenswandel ein bißchen zu ändern. Wir wollen nämlich anständige Menschen sein und keine Bummler und stehen drum jeden Morgen um ¾7 Uhr auf. Kommt aber erst noch das Abgeordnetenhaus dazu, dann heißt es um 6 Uhr heraus, und Georg wird vor 9 Uhr seinen Morgen Spaziergang nach der Bank schon hinter sich haben. Dort bleibt er bis zum Anfang der Sitzung, zum Schluß derselben geht's nach Hause zum Mittagessen und dann wieder auf einige Stunden ins Geschäft. Da ist es doch wieder gut, daß wir so weit draußen wohnen, sonst käme er garnicht an die frische Luft.

Aus Briefen Georg Siemens' an seinen Schwiegervater Görz.

Berlin, 7. November 1873.

Ich bin in die Politik gegangen, und sie haben mich denn auch in das Abgeordnetenhaus gewählt. Ob ich dabei Seide spinnen werde, ist mir noch zweifelhaft. Jedenfalls wird Elise viel allein sein, und das tut mir leid.

Berlin, 17. 11. 1873.

Elise giebt heute einen Ball. Sie wird schon ganz selbständig. Gestern war sie allein auf einem Diner, heute empfängt sie ihre Gäste allein, da ich noch in die Fraktion gehen muß, um zu sehen, ob ich nicht in die Finanzkommission gewählt werden kann. Sie „raucht sich gut an“, wie der Berliner sagt.

Berlin, 4. 1. 1874.

Elise schreibt mit Eifer und hartnäckiger Verleugnung aller Grundsätze norddeutscher Orthographie an meinem Wahlprogramm, welches ich noch in letzter Stunde für unsere vier Winkelblättchen fabrizieren muß, und schaut dabei andächtig von Zeit zu Zeit auf die hinter ihr stehenden Bilder von Papa und Mama, ob die böse Oberlippe des Papa sich ob ihres Fleißes nicht in ein freundliches Lächeln verziehen wird. Ich aber benutze diese Gelegenheit um Euch nachträglich meinen Glückwunsch zum neuen Jahr zu schicken, und Euch mitzuteilen, daß Gesundheitszustand und Laune der beiden hier importierten Görzenkinder*) vollständig befriedigend sind und daß beide sehr auf einen Sieg der liberalen Partei in Mainz hoffen und den Führern der katholischen Fraktion alles mögliche Böse wünschen. Ich schließe mich wenigstens dem ersten Wunsche an. Da ich weiß, wie schlecht es einem Menschen gehen kann, den die Görzenkinder quälen wollen, so fühle ich zu viel Mitleid mit den Katholiken, um mich dem zweiten Wunsche anzuschließen. Hoffentlich wird auch die Mama zum Reichstagsabgeordneten gewählt; denn Euer beider Besuch wäre hier sehr erwünscht, um zwei etwas übermütig gewordene weibliche Geschöpfe mehr im Zaum zu halten und an Ordnung zu gewöhnen.

Mir geht es recht gut. Die Deutsche Bank hat leider noch am 31. Dezember einen Verlust erlitten, der eher ein Fallen wie ein Steigen des Aktienurses für das nächste Jahr erwarten läßt. Damit wird wohl die Lantieme-Aussicht für mich sich verringern, aber wir werden wohl auch so noch durchkommen.

Berlin, den 22. Mai 1874.

Ich bin jetzt so abgehetzt, daß mir 14 Tage Ruhe außerordentlich wohl thun werden. Ich habe mir etwas zu viel verschiedenartige Arbeit aufgeladen. Aber wenn man weiter kommen will, muß man eben mehr tun als andere Leute; Berlin ist in dieser Hinsicht ein rücksichtsloses Pflaster. Da ich nicht mehr spazieren gehen kann,

*) Frau Elise Siemens und Frau Anna Springer.

habe ich mir durch Rauchen geholfen, aber schließlich hat mir der Magen versagt, und ich leide an Schwindel. Die Krankheit war im vorigen Jahr Mode; jetzt sollte man sich derselben eigentlich schämen, aber was hilft's!

Ich habe vor, während meines Urlaubs eine Broschüre über das Bankgesetz zu schreiben. Würdest Du, falls ich dazu komme, das Ding wohl strengstens zensiren? oder hast Du keine Zeit?

Berlin, 16. 4. 1875.

Am Montag war ich in Wien und sprach mit verschiedenen Leuten, welche dort die Politik bestimmen, und hörte allgemein, daß der Kaiser nach Italien gegangen sei, um dem Papst Vorzicht zu empfehlen. Von einer antideutschen Liga ist also nicht die Rede. Dagegen gefällt uns die Haltung von Bismarck sehr wenig. Religionskriege zwischen Evangelischen und Katholischen sind wohl nicht sehr klug; und wenn Bismarck (vielleicht mit Grund) die politischen Parteien nicht für eine ausreichende Stütze seiner Regierung hält, so täuscht er sich m. E., wenn er an deren Stelle eine evangelisch-kirchliche Partei treten lassen will. Er verliert dadurch einen vielleicht schwächlichen Stab und bekommt dafür m. E. nur einen Bahnstöcher. Doch ist er klug genug, um zu wissen, wie weit er gehen kann.

An seinen Schwager Hermann Görz.

Berlin, 15. 5. 1875.

Zu der wichtigen Veränderung, welche Du morgen vornimmst, schicke ich Dir meinen herzlichen Glückwunsch.

An sich ist ein Tag des menschlichen Lebens wie ein anderer; doch giebt es eine Reihe von Marksteinen, welche den Übergang von einer Epoche des menschlichen Lebens zur anderen bezeichnen und dem an ihnen Vorbeiwandernden das Zeichen sind, daß eine Reihe neuer Pflichten sich für ihn aufgetan haben. So ist es auch bei Dir mit der Konfirmation. Du hörst auf ein Kind zu sein, welches tun und lassen kann, was es will, dem das Bewußtsein der eignen Verantwortlichkeit noch abgeht, und trittst in das Alter des angehenden Jünglings, der schon selbst

auf sich aufpassen muß, der über seinen zukünftigen Lebensplan und die Art, wie er sich seinen Mitmenschen nützlich machen will, selbst nachzudenken hat. Diese Veränderung ist wichtig, und ich hoffe, daß Du ihres ganzen Gewichts auch bewußt geworden bist. Bei dem vortrefflichen Beispiel, welches Du im elterlichen Hause bei Vater und Mutter genießest, wird es Dir nicht schwer werden, gute Vorsätze zu fassen und auch durchzuführen. Denke immer daran, daß die größte Befriedigung des Menschen die ist, für Andere etwas nützlich und wertvolles geschaffen zu haben. Man kann dabei sehr vergnügt und heiter bleiben, wie Du an Deinem Vater täglich sehen kannst. Kannst Du meine Mithilfe mal dabei brauchen, so soll sie Dir herzlich gern zu Diensten sein.

Aus einem Brief seiner Frau an ihre Eltern.

Berlin, 7. 6. 1875.

Vor ein paar Tagen mußte Georg ganz plötzlich verreisen. Tags darauf gegen Abend saß ich mit meiner Arbeit am Fenster, als ich auf einmal einen unserer Bekannten kommen sah. Wir saßen dann zusammen und unterhielten uns, als noch ein zweiter kam, dann ein dritter, bis fünf zusammen waren, und merkwürdiger Weise alle im Gesellschaftsanzug. Ich sagte ihnen lachend, sie wären wohl alle hier in der Nähe zum Mittagbrot eingeladen und wollten die gute Gelegenheit benutzen, mir einen Besuch zu machen, — „kommen Sie aber ja nicht zu spät zu Ihrem Diner“ fügte ich hinzu. Sie sahen einander an, lachten und erklärten, zum Diner wären sie allerdings eingeladen, und zu spät wären sie auch nicht gekommen. Kurz es stellte sich heraus, daß Georg die Herren zu Tisch eingeladen hatte, es erst vergessen, mir zu sagen — dann die ganze Sache selbst vergessen hatte und abgereist war. Ich holte nun einen großen Ahlsdorfer Schinken herbei, dazu Brot, Butter und Wein, und ein Jeder mußte sich selbst bedienen. Daß wir vergnügt waren, könnt Ihr Euch denken; dem armen Georg aber fiel die Sache auf dem Heimweg heiß ein, er kam an wie ein begossener Fudel, wurde aber sofort übermütig, als er hörte, wie die Sache gegangen, und wollte mir weiß machen, er habe absichtlich das so eingerichtet, um zu sehen, wie ich mich aus der Sache herausziehe!

Aus einem Brief an seinen Vater.

Berlin, 14. 7. 75.

Die Kreuzzeitungsangriffe*) sind ungeschickt. Der Mann, welcher sie machte, versteht viel zu wenig, als daß er gefährlich werden könnte. Diese Agrarier haben mehr Leidenschaft als Verstand, und darum werden sie vorerst nichts ausrichten. Das Kunststück ist nicht, daß man mit dem Kopf gegen die Wand rennt, sondern daß man mit den Augen die Tür findet.

Brief des Vaters an Georg Siemens.

Mülsdorf, 20. 10. 1875.

Meinen herzlichsten Glückwunsch zu Deinem morgenden Geburtstag, an dem ich auf Deine Gesundheit ein Glas Wein trinken werde. Es war damals für uns eine schwere Zeit. Ich lag schwer krank, dem Tode nahe, an der Ruhr danieder, als Du mir früh an das Krankenlager gebracht wurdest. Nun, es ist besser geworden, als man damals erwarten konnte, und ich sagte heute der Mutter, daß wir, billig denkend, mit dem Schicksal zufrieden sein müßten, es bei vielen Hindernissen, die Dir erspart geblieben, dahin gebracht zu haben, daß wir beide, damals ganz unbemittelt und vielfachangefeindet und behindert, auf einer freundlichen, festen Besizung unsere Lage wenigstens ohne Sorge beschließen könnten. Es ist dies gar Vielen versagt geblieben, die damals fast mitleidig über den armen Uffeser hinwegsehen. Kämpfe im Leben sind indeß dem Mann notwendig und stärkend, nur bedarf es der verständigen Festigkeit, um sie zu bestehen.

„Nur der verdient sich Freiheit wie das Leben,
Der täglich sie erobern muß.“

Und so will ich Dir denn zu guter Letzt zu diesem Tage aus dem zweiten Teile des „Faust“ ein Dichterwort in Gedächtnis zurückerufen, welches mich in einsamen Stunden zum Öfteren erleichtert hat. Faust sagt zur Sorge, die ihn heimsucht:

„Der Erdenkreis ist mir genug bekannt;
Nach drüben ist die Aussicht uns verrannt.“

*) Gegen Bismarck.

Georg Siemens an seinen Vater.

Berlin, 31. 12. 1875.

Ich brauche Dir nicht zu sagen, wie leid es Elise und mir getan hat, daß Ihr weder zum Weihnachtsfest, noch zum neuen Jahr nach Berlin gekommen seid. Da die Fahrt nur drei Stunden dauert, also nicht viel länger als eine Spazierfahrt nach Hohentuhnsdorf, so legen wir dem von der Mutter geltend gemachten Grund, daß die körperliche Strapaze zu groß sei, nicht genügend Gewicht bei. Wir glauben vielmehr, daß es etwas Furcht sei, daß Du nicht genügende Bequemlichkeiten bei uns finden würdest. Heute, wo es 8 Grad Kälte sind, wiederholen wir natürlich unsere Bitte nicht; aber ebensowenig kann Jemand von uns zu Euch kommen, um Euch zum neuen Jahr zu gratulieren. Elise kann von ihrem Kind nicht weg, und ich bin durch die Arbeiten des Jahreschlusses, verbunden mit der beginnenden Liquidation zweier großer Banken, der Deutschen Union-Bank und des Berliner Bank-Vereins, sowie durch unsere sonstigen laufenden Geschäfte verhindert, mich zur Zeit von Berlin anders als aus geschäftlichen Gründen zu entfernen. Du mußt deshalb schon mit einer schriftlichen Gratulation vorlieb nehmen. Du weißt, sie kommt deshalb nicht weniger vom Herzen; aber es tut mir herzlich leid, daß ich sie nicht mündlich aussprechen kann.

Ich habe in diesem Jahr ein ganz hübsches Stück Arbeit vorwärts gebracht, welches sich in einigen Jahren auch bezahlt machen wird, indem es mir nicht nur Geld, sondern auch Einfluß bringt. Ich hätte gern einmal in Ruhe Abends über meine weiteren Zukunftspläne für das nächste Jahr mit Dir gesprochen; lauter Dinge, für die man bei einem flüchtigen Besuch in Ahlsdorf keine Zeit findet. Indessen kann ich Dich doch versichern, daß ich, trotz mancher Rückschläge, im Besiß einer liebe nswürdigen Frau und eines gesunden Kindes mich recht behaglich finde, und daß diese Behaglichkeit sich in einer starken Zunahme meines körperlichen Gewichts fast zu sehr ausdrückt. Ich glaube, daß ein längerer Aufenthalt in Berlin Deine Stimmung auch verbessern würde; denn ich denke mir, daß die Anschauung des Vorwärtkommens der Deinigen Dir auch eine gewisse geistige oder seelische Befriedigung gewähren würde, welche Dir in Ahlsdorf teilweise abgeht.

Wenn ich darnach meine Wünsche zusammenfasse, so möchte ich Dir

zuerst soviel körperliche Gesundheit wünschen, daß Du Dich nicht mehr vor dem Entschluß einer Reise nach Berlin fürchtest. Alles andere, befriedigender Rückblick auf eine erfolgreiche Wirksamkeit, Beruhigung über Deine eigne und Deiner Familie Zukunft und Hoffnung auf gleichen Erfolg bei Deinen Kindern, hast Du bereits und brauchst es Dir nur eigentlich zum Bewußtsein zu erheben. Dazu aber wollen wir Dir hier in Berlin helfen. Die kleinen Sorgen, mit welchen Du Dich vielleicht in Ahlsdorf plagst, kommen dem gegenüber wohl nicht in Betracht; sie dienen eigentlich nur als nützlicher Hintergrund, auf welchem sich die sonstigen Unnehmlichkeiten in Deinem Dasein heller abheben.

Aus einem Briefe des Vaters an Georg Siemens.

Haus Ahlsdorf, 27. 9. 1876.

Ich würde nur wünschen, daß Du auch einmal in Herzberg auftreten möchtest. Man muß keine Gelegenheit veräumen, sich in der öffentlichen Rede zu üben. Bedenke mit welchem Fleiß die Griechen (Demosthenes) und die Römer (Cicero) hierbei zu Werke gingen, und wie sehr wir hinter den Franzosen und Engländern zurückstehen. Übung macht den Meister. Sonst ist es keine Hexerei, und schon ein gutes Teil Dreistigkeit hilft über viele Schwierigkeiten hinweg. Je mehr wir uns der Demokratie nähern, um so mehr müssen die Vornehmen die ihnen sonst eigne Zurückhaltung aufgeben und in die Arena herabsteigen. Geschieht das nicht, so bleibt den Sozialisten ohne sonderliche Mühe das sichere Übergewicht. Daß sich hin und wieder ein Zeitungsblatt mit Deiner Person beschäftigt, tut Dir keinen Schaden. Das Schlimmste ist, in Vergessenheit zu geraten. Dies zu hindern, schlug Alcibiades seinem Hund den Schwanz ab, was in unsern Zeiten freilich etwas gewöhnliches ist. Bleibe daher, so weit es sich anständiger Weise tun läßt, in Verkehr mit der Presse.

Aus Briefen seiner Frau an ihre Eltern.

12. 1. 1877.

Lili hatte dieser Tage des Abends ein bißchen gehustet, und in der Nacht weckte mich das Kindermädchen mit der Bitte, zu dem Kinde zu kommen, es hustete so sehr. Georg kam mir nach einer kleinen Weile nach und versuchte auf alle Weise, mich wieder in mein Bett

zurück zu bringen, weil er meinte, ich würde mich erkälten. Er erklärte mich für überängstlich und was nicht alles, Ihr kennt ihn ja bei solchen Gelegenheiten. Ich blieb aber doch bei dem Kind, und er ging dann weg mit den Worten, daß er kein solches Schaf wäre, sich um nichts zu erkälten. Am andern Morgen ließ ich Curschmann*) rufen, der einen leichten Kehlkopfkatarrh konstatierte. Er erzählte mir lachend, mitten in der Nacht sei Georg bei ihm gewesen, habe ihm genau beschrieben, wie Lili hustete, und gefragt, ob das schlimm sei. Als Curschmann ihn versichert hatte, daß keine Gefahr dabei wäre, sei er sehr beruhigt gewesen, habe aber dringend gebeten, mir nichts zu verraten. Curschmann hat aber doch nicht dicht halten können.

11. 11. 1877.

Unsere Mittagbrotzeit ist jetzt auf 5 Uhr verlegt. Nach Tisch holt Lili für den Vater ein Kissen, dann legt er sich auf die Erde, und die Kinder kriechen auf ihm herum. Das ist besonders Mariele's höchstes Entzücken.

Vorigen Sonnabend haben wir bei Siemens & Halske das erste Telephon probiert, von einem Ende der Wohnung zum anderen, man konnte sowohl die Personen erkennen, die sprachen, als auch die Töne der Geige hören, die am andern Ende gespielt wurde.

27. 11. 1877.

Mariete wird alle Tage verständiger und hat eine große Vorliebe für ihren Vater. Georg ist auch jetzt schon ganz anders mit den Kindern, als er war, wie Lili klein war. Gestern ging er extra in die Kinderstube, sich die Kinder anzusehen, und erzählte nachher sehr vergnügt, Mariele habe sich gleich nach ihm umgesehen. Noch vor einem Vierteljahr wäre das nach seiner Meinung purer Zufall gewesen. Ich schweige still und freue mich darüber.

Georg Siemens an seinen Schwiegervater Görz.

Berlin, 8. 12. 77.

Elise war mit mir und den Kindern zur Feier des vierzigjährigen Hochzeitsfestes meiner Eltern in Ahlsdorf. Leider war mein Vater so

*) Prof. Dr. Heinrich Curschmann, damals Hausarzt der Familie Siemens.

kurzsichtig geworden, daß er die Kinder nicht mehr sehen konnte, und die geplante Freude wandelte sich in eine schmerzliche Enttäuschung, die uns allen Thränen gekostet hat. Sonst ist sein körperlicher Zustand leidlich, aber die durch mangelhafte Kommunikation mit der Außenwelt (durch Augen- und Ohrenleiden) erzeugte verdüsterte Gemüthsstimmung bereitet ihm schwere Stunden. Man muß es mit ansehen und kann nicht helfen. Gesundheit ist ein schönes Gut. Möge sie Euch allen recht, recht lange erhalten bleiben!

Aus Briefen seiner Frau an ihre Eltern.

Berlin, 9. 2. 1878.

— Es ist merkwürdig, wie schnell Georg aus Rücksicht auf seine Kinder sich abgewöhnt hat, in deren Gegenwart seine sonst so geliebten drastischen Ausdrücke zu gebrauchen.

4. 3. 1878.

— Wir waren in Ahlsdorf. Um meinem Schwiegervater eine Freude zu machen, der es nicht leiden kann, wenn man sich einen Wagen bestellt, gingen wir in stärkstem Sturm und Regen von Linda zu Fuß nach Ahlsdorf. Zu unserm Schrecken mußten wir bemerken, daß mein blinder Schwiegervater auch sein ohnehin schwaches Gehör ganz zu verlieren beginnt.

Aus einem Brief Georg Siemens' an seine Frau.

Berlin, 20. 8. 1878.

Es ist zwischen uns ganz gleichgültig wer Recht hat. Wenn Einer Recht hat, so haben es eben Beide. Meinst Du nicht?

Aus einem Brief Georg Siemens' an Dr. Nilian Steiner.

Berlin, 22. 1. 1879.

Meine Frau kann jetzt das Bett verlassen und wird von dem zärtlichen Gatten vom Bett auf das Sofa, beziehentlich retour getragen. Es wird nun wohl bald alles recht gut werden. Es ist aber doch ein eigentümlich Ding um solche Situationen. Die Ernsthaftigkeit der Lage hat selbst mich in meinem sonst nicht geringen Leichtsinne ganz wunderbar gepackt. Es ist gut, daß es vorbei ist.

Aus Briefen an seine Frau.

Berlin, 4. 9. 1879.

Es ist leider eine unbestreitbare Tatsache, daß Du mir immer mehr und mehr — im Falle Deiner Abwesenheit — fehlst als in den früheren Jahren. Dein Einfluß ist also augenscheinlich gewachsen, und die mancherlei kleinen Anstrengungen, welche ich ab und zu gemacht, um mich demselben zu entziehen, haben mir zu nichts geholfen als zu einer Art von Selbstquälerei. Daß ich dieselben überhaupt gemacht, wirst Du mir nicht übel nehmen; denn ein Mann läßt sich nicht gern unterjochen, und wäre es auch von seiner Frau. Auch werde ich dieselben ab zu und fortsetzen, weil ich dies meiner männlichen Würde schuldig zu sein glaube.

Berlin, 25. 9. 1879.

Kannst Du Dir nicht denken, daß es ein sehr großes Vergnügen sein kann sich allmählich in eine Wirtschaft hinein zu kaufen? Das Vergnügen am Besitz wächst in demselben Maße, in welchem es schwierig gefunden wurde, denselben zu erwerben. Leicht errungenes Glück giebt es nicht in der Welt.

Aus Briefen seiner Frau an ihre Eltern.

Berlin, 27. 4. 1880.

In Ahlsdorf sieht es jetzt grauenvoll aus, alle Arten von Arbeitern sind in der Wohnung zugleich beschäftigt. Es ist ja aber auch in 20 Jahren nicht das Geringste gemacht worden. Mittwoch war ich draußen nachsehen, kam am Donnerstag Abend 7½ Uhr wieder auf dem Bahnhof an und hörte von Georg, der zu meinem Erstaunen da war, ich solle mich nur eilen, ich hätte heute um 8 Uhr eine Menge Gäste zu Tisch. Am Sonnabend war das Stiftungsfest der Deutschen Bank, zehnjähriges Bestehen. Georgs Rede war dabei das Aller schönste. Er begann mit einer heiteren Schilderung der Gründung, wie sie 24 Verwaltungsräthe, zwei Direktoren, ein Kommiss und ein Kassenbote gewesen seien, ohne Geld, ohne Wohnung und ohne Geschäfte; wie Koch damals als Kommiss täglich 50 Briefe geschrieben habe des Inhalts, daß alle Stellen vergeben seien, wie Wallichs stete Rede später gewesen sei: „Nur keine Ideen!“; und so wären sie denn im Dchsen schritt ruhig fortgegangen und groß geworden,

troß aller Stürme. Dann ging er etwas ernster auf die letzten Monate schlimmer Arbeit über, die wohl manchem ein bißchen zu viel geworden sei, aber es wisse ja ein Jeder, daß der Fleiß und die Ausdauer der Beamten mitgeholfen habe, die Bank empor zu bringen, und daß ein treuer Beamter mit dem Gedeihen der Bank auch selbst empor komme und stets dort seine gesicherte Zukunft habe. Er betonte das gegenseitige Vertrauen zwischen Direktion und Beamten und sprach endlich die Hoffnung aus, daß dies immerfort als beste Grundlage der Deutschen Bank bestehen bleiben möge. — Nun denkt Euch Alles aber viel, viel hübscher gesagt und noch so manches dazu, was ich vor all den stürmischen Bravo's, Gelächter und Hurrah's nicht verstehen konnte.

An seine Frau.

Berlin, 23. 7. 1880.

— Was Lili anlangt, so brauchst Du Dich nicht zu ängstigen. Ein solches Kind hat eine ungeheure Widerstandskraft, und kleine Ungechtigkeiten sind — falls vorübergehend erwiesen — für die Bildung des Charakters und die unentbehrliche Entwicklung der Widerstandsfähigkeit m. G. manchmal geradezu notwendig. Wenn es einem Kind sein Leben lang nur gut geht, wird es seinem Manne gegenüber später so nachgiebig, daß derselbe ein sehr guter oder ein sehr kluger Mann sein muß, um es zur Selbständigkeit noch heranziehen zu können. Man muß nicht nur ohne Falch wie die Tauben, sondern auch klug wie die Schlangen sein. Allzugroße Harmlosigkeit ist nur eine Zeit lang liebenswürdig; auch der Mann muß seiner Frau gegenüber schließlich das Gefühl haben, daß er sich einer sich selbst bestimmenden Persönlichkeit gegenüber befindet.

Meißen, 19. 8. 1880.

— Daß ich vorigen Sonntag nicht in Mhlsdorf war, wird Dich bei dem entsetzlichen Wetter nicht erstaunt haben. Ich habe den ganzen Sonntag von 4 Uhr ab auf meinem Sofa mit Pfeifenrauchen verbracht. Büßing*) kam und blieb, mit rauchend und Rothwein trinkend,

*) Geheimer Finanzrat, Direktor der Mecklenburg-Schwerinschen Bodenkredit-Aktien-Gesellschaft und Mitglied des Reichstags, siehe oben Band I, S. 18, 286.

neben mir auf der Chaiselongue liegend, bis 12 Uhr Nachts in gleicher Unbeweglichkeit wie ich.

Was meinst Du wenn Du bei Fortbauer' dieses Wetters nach Berlin kämest und mit mir diese Woche hier ein fröhliches Junggesellenleben durchlebtest? Ich würde Dir zu Liebe sogar bis zum Theater mich aufschwingen.

Petersburg, 20. 3. 1881.

— Meine Reise ist sehr gut verlaufen und ich kam gestern Abend 6 Uhr hier an, wo ich Wohnung, warmes Bad und eine Einladung zum Diner vorfand. Bei dem Diner war ich. Gesellschaft: drei bankerotte Fürsten, ein hungriger General, einige Beamte der Deutschen Botschaft und meine Wenigkeit, also sehr fein und gewählt. Karl machte eine ganz gute Bemerkung: es sei der Nest, sonst sei er ganz gut durch den Winter gekommen.

Man nimmt mich übrigens überall sehr gut auf. Wahrscheinlich nimmt man an, daß Bankdirektoren in Deutschland ebenso frei mit dem Vermögen der Bank schalten und walten, wie unsere Kollegen in Rußland.

Petersburg, 22. 3. 1881.

— Ich bin jetzt 56 Stunden hier und habe noch immer nichts erlebt, als vier Mittagbrote und verschiedene andere Mahlzeiten. Ich wohne in einem fürstlichen Salon mit Schlafzimmer und Vorzimmer und denke mit Schaudern an die Rechnung, denn diesen Luxus kann ich als Reisekosten nicht liquidieren.

Aus Briefen seiner Frau an ihre Eltern.

Berlin, 7. 5. 81.

— Neulich waren wir mit Büsing und Gussow*) zusammen einen Abend aus. Frau Gussow ist augenblicklich verreist. Es kam diesen Abend die Rede auf häusliche Bequemlichkeit u. s. w., und ich traute

*) Professor Carl Gussow, der bekannte Maler, siehe oben S. 250.

meinen Ohren kaum, als Georg plötzlich anfing, sein häusliches Leben, resp. mich zu loben, indem er den Herren auseinandersetzte, daß er jede, auch die kleinste Bequemlichkeit hätte, ohne je darum bitten zu müssen, daß dies alles stillschweigend wie selbstverständlich geschähe und es ihm schwer falle, einen Grund zu finden, aus dem er aus Erziehungsgrundsätzen zanken könne. Schreibt aber bitte nichts darüber, sonst lacht er mich aus, daß ich es geschrieben. Ich denke es freut Euch, wie es mich gestreut hat.

Berlin, 17. 8. 1881.

— Unsere Reise in das Riesengebirg verlief die ersten drei Tage ganz gut. Wir waren sehr vergnügt und wanderten tapfer zu Fuß. Von Hermisdorf machten wir die vorgenommene Tour über die Josephinenhütte bis zur Schnee grubenbaude. Dort übernachteten wir, um am andern Morgen das Elbetal hinunter bis Spindelmühl zu gehen. Eigentlich waren wir noch schwankend, ob wir nicht gleich zur Koppe sollten; allein einmal sollte das Elbetal sehr schön sein (und war es auch), und dann entschied noch ein kleiner Zwischenfall. Gerade den Tag, als wir auf der Schnee grubenbaude waren, fiel ein junger Mensch beim Klettern in die kleinere Schnee grubenbaude. Nachdem er sich schon dreimal überschlagen, konnte ihn sein Freund, der etwas tiefer stand, noch gerade an den Haaren fassen und so retten. Er war ziemlich verletzt, blieb den Rest des Tages im Bett, aber den andern Morgen erklärte er, weiter gehen zu können, und machte sich auch, unterstützt von seinem Freund, auf den Weg das Elbetal hinunter. Die Sorge, es möchte den jungen Leuten etwas zu stoßen und sie dann ohne Hülfe sein, traf denn bei uns die Entscheidung. Die Studenten hatten uns zwar nicht nötig, aber der Weg war wirklich wunderschön. In Spindelmühl trafen wir Braun's*) und Michaelis**). Natürlich mußte Georg am Abend alle möglichen Sorten Ungarwein durchprobieren und hatte am andern Morgen zu der Tour auf die Koppe

*) Karl Braun (Wiesbaden), Politiker und Schriftsteller, Mitglied des Reichstags, gehörte zum engeren Freundeskreis des Hauses Siemens.

**) Ditto Michaelis, früher Chefredakteur der Nationalzeitung, später Dezerent im Reichskanzleramt und Chef der Reichsfinanzverwaltung, dann Präsident der Verwaltung des Reichsinvalidenfonds; siehe Band I, S. 267.

einen leichten Kater. Oben war nichts als Sturm und Regen, der Feuergefähr wegen mußten alle Feuer ausgelöscht werden, hinunter konnte man auch nicht, und so blieb uns nichts anders übrig, als uns durch Tanzen und ein gelegentliches Schnäpßchen warm zu halten. Georg erkältete sich dennoch, bekam oben schon Fieber und ging, als der Sturm etwas nachgelassen, im Fieber bei strömendem Regen mit mir hinunter nach Groß-Mupa. Vielleicht war ihm der Regen gut; er ging den ganzen Weg mit dem Hut in der Hand und ließ sich das kühle Regenwasser über den Kopf laufen. Derartige Umschläge setzte ich denn auch nachher in der Bahn von Hirschberg nach Berlin fort. Wir fuhren des Nachts, es war kaltes Regenwetter, ich ließ das Coupéfenster offen, Georg lag im Fieber ausgestreckt auf dem Sitz, ich kniete neben ihm und machte ihm kalte Umschläge auf seinen heißen Kopf, indem ich stets eine Hand in den kalten Regen hinausstreckte und die andere auf seinen Kopf hielt. Nun liegt er hier fest zu Bett, ist aber schon wieder besser und erklärt, seinen Zweck habe er doch erreicht, denn er habe abgenommen, ob nun durch Fieber oder durch Laufen sei im Grunde gleich. —

Übrigens, eine lustige Sache von der Reise muß ich Euch doch noch erzählen. Georg hatte doch, um dünn zu werden, eine richtige Fußreise machen wollen. Wir hatten unser bißchen Gepäc in zwei Kansen gepackt, um diese bei unsern Touren auf dem Rücken zu tragen. Und im hellen Eifer hatte Georg sich auch noch eine richtige blaue Fuhrmannsbluse erstanden. Aber Ihr kennt ja meinen faulen Gatten. Als wir die erste größere Fußtour nach Johannisbad antreten wollten, begegnete uns gleich zu Beginn ein leerer Wagen. „Was meinst Du?“ fragt Georg und guckt mich lachend an. Natürlich sage ich, daß wir auf einer Fußreise begriffen sind; ihn lockt aber der Wagen zu sehr. „Weißt Du nur ein Stückchen als Beginn!“ — und richtig, wir setzen uns in den Wagen und fahren lustig drauf los, uns über uns selbst lustig machend. Kurz vor Johannisbad aber läßt Georg den erstaunten Kutscher halten, lohnt ihn ab und schickt ihn fort. Er erklärt mir, wir wollten jetzt wirklich an unserm Plan festhalten, und drum dürften wir auch nicht im Wagen in Johannisbad einfahren, sondern müßten brav als Fußgänger hineinmarschiren. Dann kramt er in seinem Kansen, holt seine blaue Bluse heraus und zieht sie über seinen Rock an. Dann half er mir, die ich vor Lachen kaum still

halten konnte, meinen Kansen aufschnallen, schnallt sich seinen auf, und wir marschieren tapfer in Johannisbad ein. Gleich vorn war ein schönes großes Hotel. Georg, der wohl längst schon wieder vergessen hatte, wie er eigentlich ausah, geht stramm auf den Portier los und verlangt zwei Zimmer. Das hochmütige Abweisen des Portiers rief ihm erst wieder seine merkwürdige Kleidung ins Gedächtnis. „Aber jetzt wird es so weiter versucht!“ erklärte er. Und wir gingen wirklich in dem kleinen Johannisbad von Hotel zu Hotel, um immer von Neuem wieder abgewiesen zu werden. Es kam uns vor wie Fastnacht, und wir amüsierten uns königlich dabei. Doch als nur noch ein Hotel übrig war, gab ich Georg zu überlegen, daß wir jetzt vorsichtig sein mußten und uns nicht unser lehtmögliches Nachtquartier selbst verschmerzen dürften. Das sah er ein, und wir suchten uns ein verstecktes Winkelchen, dort zog Georg die Bluse wieder aus, die Kansen nahmen wir in die Hand und erschienen so vor dem Portier des einzigen Hotels, das wir bis jetzt mit einem Versuch verschont hatten. Und richtig, der brave Mann nahm uns auf; freilich kamen wir unter das Dach in eine Kammer, die von den übrigen Dachkammern nur durch eine Wand in halber Höhe getrennt war. Aber das genierte uns weiter nicht.

Seitdem aber sind wir stets brav zu Fuß gegangen, und bis jetzt ist die blaue Bluse noch nicht wieder aus dem Kansen gekommen.

Georg Siemens an seine Frau.

Berlin, 4. 10. 1881.

Ich habe die Kandidatur, welche man mir als unzweifelhaft sicher angeboten, schließlich doch abgelehnt, und man hat sich nunmehr an Hobrecht gewandt, der angenommen hat. Es war für meine Stellung in der Deutschen Bank und außerhalb derselben wahrscheinlich ein Fehler, aber ich habe keine rechte Courage mehr. Es hat mir leid getan, die mancherlei ernsthaften und für unsere zukünftige Existenz folgenreichen Entschlüsse der letzten Tage fassen zu müssen, ohne mit Dir über alle diese Fragen sprechen zu können; aber ich hoffe, Du wirst Dich überzeugen, daß ich in vollster Berücksichtigung aller Deiner ausgesprochenen und verschwiegenen Wünsche gehandelt habe und daß ich dieselben eher zu viel als zu wenig in Erwägung genommen.

An seinen Schwiegervater Görz.

Berlin, 23. 1. 1882.

Adolf anlangend liegt die Sache folgendermaßen. Einige Leute (darunter Möller*) und ich) haben versucht, eine neue, sehr vielversprechende Industrie in Deutschland einzuführen: Ausnutzung von Kohlen für Nebenprodukte, Teer, u. s. w. Da ich einen großen Teil des Geldes bei meinen Bekannten beschafft habe, auch selbst großer Aktionär bin, so habe ich einigen Einfluß. Theodor Möller ist Vorsitzender des Verwaltungsrates.

Für mutige Leute ist das Wichtigste, in neue Industrien hineinzugehen. Da macht die gestaltende Kraft sich geltend, und man schafft sich selbst seine Position zugleich mit dem Unternehmen, welches man durchzuführen entschlossen ist.

Daß in der Kohlen-Destillation eine Carrière und eine Lebensstellung für toujours liegt, ist mir unzweifelhaft. Ob Adolf der Mann ist, um diesen Vogel zu fangen, muß er selbst wissen. Sollten Opfer dazu nötig sein, so werde ich, wenn Adolf sonst Courage hat, ihm mit Vergnügen an die Hand gehen.

Aus Briefen seiner Frau an ihre Eltern.

Rom, 28. 4. 1882.

Wir beide waren von der „ewigen Stadt“ erst redlich enttäuscht. Ich lernte aber rasch die Augen aufmachen, und der Aufenthalt begeisterte mich von Tag zu Tag mehr. Georg durchaus nicht, er hatte sich alles viel größer gedacht; besonders über die Kleinheit des Forums war er geradezu traurig. Ihm schienen plötzlich die Römer, die er als ein großes Volk in jedem Sinn bewundert, geistig und an Zahl zusammenzuschrumpfen. Am liebsten hätte er in den ersten Tagen die alten Römer für ganz gemeine Schwindler erklärt.

Neapel, 2. 5. 1882.

Seit einigen Tagen sind wir hier. Den ersten Mai, unsern zehnjährigen Hochzeitstag verbrachten wir auf dem Vesuv. Georg meinte, einen passenderen Ort zu einer solchen Feier könne er sich garnicht

*) Karl Möller-Bradwede, Bruder des späteren preussischen Handelsministers Theodor Möller, siehe Band I, S. 22.

denken, weil doch ein feuerspeiender Berg im Vergleich zu einer Frau ein Hort der Ruhe und Sicherheit wäre!

Sorrent, 15. 5. 1882.

Gestern fuhren wir nach Capri hinüber, um uns dort die Feier eines Kirchenfestes anzusehen. Abends, als wir zurückwollten, erhob sich ein ziemlich starker Sturm, und die Fischer wollten uns nicht fahren. Das aber reizte Georg gerade, und er machte doch noch einen Schiffer ausfindig, der es riskierte. Es war allerdings etwas stürmisch, aber wunderschön. In Sorrent hatten die Leute mit Schrecken ein Boot unterwegs gesehen und uns mit Operngläsern beobachtet, und als wir ankamen, empfing uns ein stürmischer Beifall. — Das hat Georg großes Vergnügen gemacht, und er meinte, es wäre doch ganz hübsch, wenn man keine zimperliche Frau hätte.

Berlin, 9. 12. 1882.

Georg hat viel Freude an seinen kleinen Mädchen. Er ist ein sehr zärtlicher Vater; neulich schlug ihm Herr Nietdorf, der Kinder Hauslehrer, vor, er möchte doch das wöchentliche Zeugniß der Kinder immer nachsehen. „Ach, ich verwöhne sie viel lieber,“ erklärte Georg.

Georg Siemens an seine Frau.

Bukarest, 10. 7. 1882.

Besten Dank für Deinen netten Brief, den ich heute hier erhielt. Ich konnte nicht sofort schreiben, weil man am Abend meiner Ankunft einen Zeitungsartikel in die Blätter gerückt hatte, daß der „große Goldonkel“ aus Berlin kommen würde, und weil neben dem Geschäft und der Gastfreundlichkeit eine ganz niedliche Masse adliger und jüdischer Industrieritter mich mit ihrem Besuch beehrte, um mit unserm Geld die verborgenen „ressources de la Roumanie“ zu heben.

Meine Reise, die ich erst Donnerstag Abends 11 Uhr antreten konnte, verlief ganz amüsant. Freitag Nacht zwischen 12 und 1 Uhr verlor ich meinen Koffer, habe ihn aber richtig wiedererhalten. Es ist zu lang, alle die Komplikationen zu erzählen, durch welche der Unfall hervorgerufen wurde. Es war aber ganz hübsch aufregend, Nachts auf einem dunklen Stationchen inmitten Ungarns, wo man schon des Deut-

sehen unfundig war, für seinen Koffer kämpfen zu müssen. An der rumänischen Grenze hatte ich keinen Paß. Ich hatte indessen vorher von der Notwendigkeit gehört und mich an einen Bukarester Herrn gewendet, daß er intervenieren möchte, fand dort eine Depesche des Regierungspräfecten, daß man mich passieren lassen möge, und zog nun daselbst stets in Begleitung einer Ehrengarde von sämtlichen Bahnhofsz-, Zoll- und Postchefs umher, die mich umdienerten und von mir Orakel zu hören verlangten.

Der Stadt sieht man an, daß sie sich aus dem Asiatischen seit etwa zwanzig Jahren herausgearbeitet hat. Miserable Häuser neben hübschen Villen, glänzende Schaufenster neben Schnapsläden von mehr wie neapolitanischem Character, wundervolles Pflaster neben abgrundlosen Duerstraßen. Natürlich nichts architektonisch schönes, aber gute Pariser Küche und vorzügliche Diners. Die Signatur der Bevölkerung: ungeheure Geldgier der wohlhabenden Klassen, welche um so stärker ist, als man nicht gerne arbeitet. Die Landleute scheinen noch bescheiden zu sein und werden erst in den nächsten zehn Jahren der Demoralisation verfallen. Bekanntlich muß jede Kulturnation durch ein solches Demoralisations-Fegefeuer hindurch, und so wird dies auch Rumänien nicht erspart bleiben. Immerhin glaube ich, daß das Land aufwärts gehen wird, freilich viel langsamer, als die Leute bei uns glauben.

Mehadia-Bad,*) 16. 9. 82.

Da ich lange nichts von Euch gehört, bin ich ein klein wenig in Sorge, kann Dir aber nicht sagen, wohin Du schreiben oder telegraphieren könntest, weil ich außer Stande bin, die Dauer meines Aufenthaltes an diesem oder jenem Ort auch nur annähernd zu berechnen.

Ich bin am Freitag Nachmittag über Wien und Pest nach Belgrad gefahren (von Pest nach Belgrad zu Schiff, eine ganz angenehme 24stündige Fahrt), kam am Sonntag Abend in Belgrad an und fand daselbst mehrere Berliner Kinder (darunter einen alten Bekannten, den serbischen General-Eisenbahn-Direktor Richter).

Mein Offert an die serbische Regierung gab ich Dienstag früh ab;

*) Herkulesbad, an der ungarisch-serbisch-rumänischen Grenze.

die Antwort ist noch nicht erteilt; man verlangte von mir soviel Nach-
erklärungen und Nachgebote, daß ich kurzer Hand den Herren eine Frist
bis Sonntag 17. 9. Mittags 12 Uhr stellte (damit sie ihren abwesenden
König fragen können) und, um allen Unannehmlichkeiten zu entgehen,
abzureisen beschloß.

Nun telegraphiert Sch. seit 3 Tagen an mir herum, daß ich noch-
mals nach Bukarest kommen möchte. Ich habe dies abgelehnt. Um ihm
aber die Sache leichter zu machen, bin ich hierher an die rumänische
Grenze (12 Stunden Fahrt nach Bukarest) gefahren, habe die Serben um
telegraphische Nachricht ersucht und Sch. gebeten, mich hier zu besuchen.
Er kommt morgen Abend, und von dem Inhalt der Besprechung mit
ihm, sowie von den serbischen Nachrichten wird es abhängen, ob ich nach
Belgrad, nach Bukarest, nach Berlin oder nach allen drei Orten fahre.

Meine Nerven werden erheblich schlechter, und dergleichen Situati-
onen regen mich auf.

Ich werde ganz zufrieden sein wenn ich mich selber wieder nach
Hause gebracht habe. Man denkt, daß man ewig jung bleibt, und fühlt
erst bei der Probe, daß man sich doch etwas irrt.

P. S. Beim Durchlesen finde ich, daß der Brief etwas jämmerlich
lautet. Ich bitte Dich, Dir deswegen keinerlei Sorge zu machen. Körper-
lich geht es mir ganz gut, nur geistig bin ich etwas deprimiert. Ich wollte
allein weise sein und habe mir hier eine Arbeitslast aufgeladen, an
welcher ich Jahre lang zu verdauen haben werde und bei welcher mir
Niemand Hilfe leisten kann.

Aus Briefen seiner Frau an ihre Eltern.

Berlin, 16. 2. 1883, Abends 10 Uhr.

Soweit kam ich heute früh, da wurde ich gestört durch Herrn Kochna,
der mir auf Georg's Bitte Unterricht im Hausverwalten geben soll.
Ich muß jetzt die Wohnungen vermieten, die Contracte mit den Por-
tiers machen u. s. w., alles Dinge, die mir neu sind; da bin ich für die
Hülfe des vielerfahrenen Hausverwalters der Deutschen Bank sehr
dankebar. Um 10½ Uhr hatte ich mir dann den Tischler in die Tier-
gartenstraße bestellt, um die Arbeiten mit ihm zu besprechen, von da
mußte ich im Reichstag Büsing etwas von Georg ausrichten, von dort

nach Charlottenburg zu Werner und zu Louis, denen ich auch geschäftliche Dinge von Georg zu berichten hatte. Werner ließ mich nicht fort, ich aß dort Mittagbrot, war aber doch um 8½ Uhr zu Hause, habe mein Haushaltungsbuch nachgetragen und will nun endlich an Euch schreiben. Heute früh, zwischen dem Unterricht von Kochna und meinem Weg nach der Tiergartenstraße, kam noch Scheher, der Bevollmächtigte für Mhlsdorf, in großen Nöten zu mir. Der neue Kuhstall kostet rund 10000 Mk. mehr, als Georg ausgeben wollte. Scheher traut sich nicht, dies Georg zu sagen, ich soll es tun. Dann möchte Scheher auch noch bei dem Mhlsdorfer Inspector Sandtmann einige Kleinigkeiten erreichen und meint, wenn ich das Verlangen ausspräche, würde es rascher gehen. Natürlich habe ich in beiden Fällen ja gesagt, Sandtmann kommt morgen früh zu der Besprechung hierher, um 10½ Uhr habe ich englische Stunde, dann will ich zu Koch, um auf Niderts Bitte einem ordentlichen Beamten der Deutschen Bank eine kleine Gehaltserhöhung zu verschaffen, und dann bleibt mir gerade noch Zeit, mein Bündel Wäsche zu flicken, bis Georg von seiner Reise zurückkommt. Er freut sich dann immer, wenn ich ihm berichte, was ich unterdeß getan. Aber so besetzt wie diese herausgegriffenen Tage ist eigentlich immer meine Zeit, und es ist wirklich ein glücklicher Zufall, wenn mir mal eine Stunde zum Brieffschreiben bleibt.

12. 7. 1883.

Wir waren in Mhlsdorf. Georg wünschte, daß die Kinder, Lili und Mariele, recht viel mit den Bauernkindern spielten und auch, daß sie außer in der hiesigen Tracht, gerade wie die Kinder hier, barfuß liefen. Natürlich war das alles für die Kinder höchstes Entzücken, und ich wußte oft halbe Tage lang nicht, wo sie sich herumtrieben. Eines Tages kam Georg von einem Gang durchs Feld nach Hause und erzählte mir, er habe draußen an der Dorfstraße im Graben ein paar nette Kinder gesehen, die ihn so freundlich begrüßt hätten, daß es eine wahre Freude gewesen wäre. Ich sollte doch auch darauf halten, daß unsere Kinder so nette Manieren bekämen. — Bei Tisch fing Mariele mit schlauer Miene plötzlich an: „Vater, bist Du heute spazieren gegangen?“ „Ja, gewiß.“ „Haben Dir auch ein paar Kinder guten Tag gesagt?“ „Auch das.“ „Aber das waren wir, und Du hast uns nicht gekannt,“ rief Lili dazwischen.

Briefe aus den Vereinigten Staaten 1883.

An Bord der „Elbe“, 16. August 1883.

Wir sind eben im Angesicht von Dover und werden in Southampton Gelegenheit haben, Briefe abzugeben; also hat sich ein Schreibfränzchen gebildet, dem ich mich eben mit geborgter Feder, Tinte und Papier anschließe.

Am Abend vor der Abfahrt war Festlichkeit im Bremer Ratskeller, wo wir Hallgarten 1874 und Rüdesheimer 1876, der recht gut war, nebst einigen Brötchen vorgefetzt erhielten, dafür spottschlechte Reden hören mußten. Die Schwierigkeit des Bremer Senats bestand darin, daß er für eine Gesellschaft von Privatleuten, die nach Amerika gingen, irgendeinen öffentlichen politischen Zweck entdecken wollte, aber zugleich auch nur einen solchen politischen Zweck, der den gegenwärtigen deutschen Machthabern gefallen konnte. Wenn nun hierdurch Auswanderungsbeförderung, Anlage deutscher Gelder in fremden Ländern ausgeschlossen wurde, so blieb nichts mehr übrig, als ein Selbstlob der Hansestädte, welche den freundlichen Verkehr mit den amerikanischen Staaten pflegen wollten, indem sie andere Leute dorthin reisen ließen, also Vergnügungsreisende oder Auswanderer mit Rückkehr. Der Schwierigkeit der Lage entsprechend blieben auch sämtliche Redner mit ihren Toasten stecken: kurz, die Sache war ledern. Aber die Kellerdekoration war sehr schön.

Unser Schiff ist sehr sehr bequem und enthält eine Bevölkerung von zirka 1400 Menschen. Es schneidet diesem Gewicht entsprechend sehr ruhig durch die Wellen, schaukelt sehr wenig, und wir haben bis jetzt nur sehr wenig Seekranke. Mir selbst ist es sehr gut gegangen, und ich fange an, mich für leidlich fest zu halten. Mein Kajütgenosse Dr. Eisenlohr aus Heidelberg scheint ein sehr liebenswürdiger Mensch zu sein. Überhaupt haben wir keine unangenehme Gesellschaft. Lindau machte sich am ersten Tage sehr wichtig, wurde geduckt und ist seither sehr traitabel geworden. Es hat sich ein angenehmer Ton eingeführt, und die gegenseitige Teilnahme an der Seekrankheit hat noch immer gute Form gehabt.

An Bord der Elbe, 24. 8. 1883.

Heute kann ich Dir nur kurz schreiben, weil — — — ich an Bord des Schiffes so sehr mit Arbeit überhäuft bin, daß ich nicht viel Zeit habe. Seit acht Tagen stehe ich jeden Morgen um 5 Uhr auf, um die Zeit für einen oder zwei Briefe zu erübrigen: bisher sind alle meine Versuche fruchtlos gewesen. Von sämtlichen fünf Zeitungskorrespondenten hat noch keiner seinen ersten Artikel fertig gebracht, und Verzweiflung malt sich auf allen Gesichtern, weil wir morgen Vormittag schon in New York ankommen. — — —

Im Anfang war in einigen Kajüten leichte Seekrankheit, die sich am Sonntag sehr steigerte, so daß nur noch etwa 50 bis 60 Personen bei Tisch erschienen, von welchen wieder 20 keinen Appetit mehr hatten. Ich selbst habe während der ganzen Reise keine Spur von Seekrankheit gehabt. Im Zwischendeck sind etwa 1000 Passagiere, meist Württemberger, Bayern und Badenser, von welchen viele recht gut und wohlhabend aussehen. Die Zeit, wo nur arme Leute auswanderten, scheint vorbei zu sein.

Meine Kajütengenossen sind v. Bunsen und Dr. Eisenlohr aus Heidelberg, welch' letzterer vor Verwunderung über die Berliner Kalauer gar nicht zur Ruhe kommt. Da von uns Dreien nur ich allein schnarche, so stören mich die beiden anderen nicht; wir vertragen uns recht gut miteinander. Mein Hauptgang ist neben v. d. Leyen, der ein sehr kluger Mensch zu sein scheint, der Professor von Holst, ein Mann, der unendlich viel besser spricht als er schreibt, und der entschieden sehr viel gründlichere Kenntnisse hat als alle anderen über Amerika redenden Personen. Von Zeitungskorrespondenzen wird die beste wahrscheinlich in der Kölnischen Zeitung sein.

Paul Lindau kultiviert den Berliner Kalauer. Ich vermute, daß einer seiner Artikel den Titel „Parlamentarismus auf hoher See“ führen und mit den Worten Gneist's beginnen wird: „Meine Herren, ich bitte um einige Knoten Gehör.“ Das Schiff macht nämlich in der Stunde etwa 15—16 Knoten.

Im übrigen ist der schnodderige Lindau doch in gewissem Sinne „Liebling der Grazien“. Aller Unsinn, welcher anderen Leuten sehr übel

genommen werden würde, steht ihm gut an, und er wird durch seine Ungezogenheiten ein ganz amüsanter Gesellschafter.

New York, 28. 8. 1883, Hotel Brunswick.

Mein Brief vom Schiff ist noch glücklich so abgegangen, daß er bereits um 2 Uhr Mittags auf dem Rückweg war. Sollte dieser Brief, welcher auf einem schnelleren Schiffe fährt, vorher ankommen, so genüge die kurze Mitteilung, daß wir am Sonnabend früh 9 Uhr in dem Hafen eintrafen und landeten. Auf dem Hafendamm (jede Dampfschiffahrtsgesellschaft hat einen eignen kleinen Hafen, Pier, in welchen ihre Schiffe einlaufen und gelöscht werden) waren einige Leute versammelt, die uns abholten, indessen nur wenige, weil das Schiff sich um etwa 18 Stunden über Erwarten hinaus verspätet hatte. (In der letzten Zeit hatte der Rebel uns gezwungen langsam zu fahren.) Das Entladen und die Erledigung der Zollformalitäten dauerte etwa 2—3 Stunden, eine nicht allzu lange Zeit, wenn man bedenkt, daß 1200 Personen nebst Gepäck, also eine ganze kleine Stadt, über zwei Brettchen auf das Land laufen und sich untersuchen lassen mußten. Gegen 12 Uhr waren wir im Hotel, wo wir Schurz*) und andere Deutschamerikaner fanden, die uns begrüßten. Um 2 Uhr fuhren die Meisten in einem großen Wagenzuge durch die Stadt. Ich trennte mich und fuhr mit dem jungen Delbrück allein. Abends um 7 Uhr war großes Diner im Union League Club lediglich für uns. Der Hauptgebrauchsartikel war Eiswasser. Man war allgemein erschöpft und ging um 11 Uhr zu Bett.

Eigentümlich war es mir, daß ich hier nachträglich auf dem Land in der ersten Zeit das Gefühl des Schwankens nicht los werden konnte. Im Bett drehte sich alles. Wenn ich aufstand, schwankte alles um mich herum, als ob ich betrunken wäre. Es soll dies häufig bei denjenigen vorkommen, welche nicht seetranke geworden sind. Ich erhielt die Empfindung des Wohlbehagens erst wieder zurück, als ich am Freitag morgen früh 10 Uhr wieder auf einem Schiff war und mit der ganzen Gesellschaft

*) Carl Schurz, führender Deutsch-Amerikaner, wanderte nach der Revolution von 1848 nach den Vereinigten Staaten aus, nahm am Sezessionskrieg teil, 1868 von Missouri zum Senator gewählt, 1877—81 Minister des Innern.

unter zahlreichen Flaggen mit Musikkorps den Hudson hinauf nach Westpoint fuhr. Der Hudson ist nur dem Namen nach ein Fluß, in Wirklichkeit ist er ein See, und seine Hauptähnlichkeit hat er mit dem Bodensee, mit dem Unterschied, daß die Berge (anfänglich 400—500 Fuß, demnächst ansteigend bis 1800 Fuß) etwas niedriger sind. Der Hauptreiz besteht in dem fürstlich vornehmen, von zahlreichen Dampfschiffen durchfurchten Wasser. Von dem Verkehr auf demselben hat man einfach keinen Begriff. Um den Hudson herum liegen drei große Städte: New York, Hoboken und Brooklyn. Fähren transportieren ganze Straßenabschnitte von Hoboken nach New York und umgekehrt. Es sieht zu wunderbar aus, wenn auf einer solchen Fähre ein Bierwagen, eine Droschke, eine Equipage hintereinander stehen.

Gestern waren wir auf der Villa des Herrn Billard am Hudson eingeladen, wohin wir um 10 Uhr mit der Eisenbahn fuhren. Natürlich wieder großes Frühstück, Musik usw. Man fuhr uns in der Gegend umher, wo wir das reizende Landhaus des Dichters Washington Irving besichtigten, zeigte uns eine Reihe wunderschöner Ausichten und entließ uns gegen 5 Uhr, so daß wir um 6 Uhr zu Hause waren. Um 8 Uhr war Fest des deutschen Liederkranzes, der geselligen Vereinigung der New Yorker Deutschen, mit vielen Toasten, welche Du in der Zeitung lesen wirst, und mit ausgezeichnetem Gesang.

Heute ist Ruhetag, d. h. ich kann zum Bankier gehen, mir Geld holen, einige Einkäufe von Dingen machen, welche mir fehlen (z. B. Feder, Tinte, Papier, Nähzeug usw.) und diesen Brief auf die Post geben. Am Nachmittag geht das Gepäck zur Post, und dann geht die Reise nach Maßgabe anliegenden Vergnügungsprogramms los. Mir schaudert, wenn ich an die Masse Vergnügen denke.

Minnetonka, 2. 9. 1883.

Aus dem Vergnügungsanzeiger, welcher Dir zugeht, wirst Du ersehen haben, wie schwer es ist, hier Briefe zu schreiben.

Aus Chicago und von den Niagarafällen konnte ich Dir nur flüchtige Karten senden. In diesem Hotel giebt es keine Tinte. Um das einzige Tintenfaß dieses Hotels, welches ungefähr 700 Zimmer hat, sieht ein Haufen Menschen, welcher dasselbe beinahe ausgeschrieben haben.

Ich sitze an einem Nebentischchen und stehe bei jedem dritten Wort auf, um frisch einzutauchen.

Wir sind am 28ten Abends 9 Uhr in wunderbar bequemem Zug nach den Nigarafällen abgefahren. Ich fuhr zusammen in demselben Wagen mit Willard und Familie, unserm preußischen Gesandten Eisendecher nebst Frau, Carl Schurz (der sich der ganzen Gesellschaft mit wunderbarer Liebenswürdigkeit und Höflichkeit annimmt), Dr. Schütt und Dr. Borchardt (alter 48er aus Manchester), Dr. Jakobi (früherer Angeklagter in dem Kölner Kommunistenprozeß aus 1852), dem Ergovernor Salomon aus Wisconsin, Paul Lindau, Professor Zittel aus München und Professor v. Holst aus Freiburg, also in angenehmer und geistreicher Gesellschaft. Wir kamen Mittag 2 Uhr an den Nigarafällen an, welche im Anfang einen ziemlich unbedeutenden Eindruck machen und erst dann gewinnen, wenn man die Wassermassen in der Nähe betrachtet und sich ihrer unmäßigen Ausdehnung nach und nach bewußt wird. Der Niagara fällt in zwei neben einander liegenden, durch eine Insel getrennten Fällen etwa 270 Fuß hoch ungefähr geradese in das Thal, wie man eine Waschbütte ausgießt, und fließt dann ziemlich ruhig ab. Erst eine halbe Meile unterhalb verengt sich das Bett, und dort entstehen sehr starke Stromschnellen, in welchen der Kapitän Webb*) ertrunken ist. Die Breite der Fälle ist 500 Meter der eine, 1500 Meter der andere. Die Wassermasse wird an einigen Stellen auf 20 Fuß Dicke geschätzt. Rund herum die verschiedensten Hotels, wo man angeredet wird wie in der sächsischen Schweiz.

Am Abend 9 Uhr ging es nach Chicago, wo wir am anderen Abend 8 Uhr eintrafen. Dort suchte uns eine deutsche Deputation am Bahnhof auf, brachte uns in das Hotel Palmer, ein sieben Stock hohes Riesengebäude, viermal so groß wie der Kaiserhof, wo ich Nr. 462 im 4. Stock wohnte. Die Treppen werden natürlich dort garnicht benutzt, so wenig wie in New York; Alles geht mit der Elevation auf und ab. Am anderen Morgen 9 Uhr holte man uns ab, fuhr uns in den Parks (welche wenig Bäume haben) auf und ab, führte uns in die Getreidebörse, wo eine

*) Kapitän Webb hatte bei dem Versuch, die Stromschnellen des Niagara zu durchschwimmen, den Tod gefunden.

Anrede gehalten und eine Antwort von Willard und Bunfen gegeben wurde, ließ uns zu Mittag essen und fuhr uns demnächst wieder in der Stadt spazieren, bis der Zug nach St. Paul Abends um 7 Uhr abging. Eine Deputation dieser Stadt war uns schon bis Chicago entgegengekommen und fuhr mit uns zurück. In dem Zuge glänzendes Souper mit allen möglichen Kostbarkeiten und Weinen. Ich war inzwischen ausquartiert worden, weil der Ergovernor Washburn mitkam, und wohnte mit Lasfer*) zusammen, der gleichfalls in Chicago zu uns stieß.

Hier werden die Besiedelungen etwas dünner. Auf allen Stationen lagen Zimmerhölzer in unendlichen Mengen. Die Farmen waren nur noch Holzhäuser.

In St. Paul kamen wir um 10 Uhr Morgens an, wurden in Wagen drei Stunden herumgeführt, auf miserablen Straßen zwischen reizenden Villen, deren Besitzer 8 Millionen, 10 Millionen Dollars und so fort im Vermögen haben, welche meist durch Steigerung des Grundbesitzwertes erworben waren.

Hier ist mir erst die Größe Amerikas klar geworden. St. Paul hatte im Jahre 1849 3000, im Jahre 1860 10,000 Einwohner und gegenwärtig mehr als 100,000 Einwohner; seine Steuern sind die Hälfte der Berliner Steuern. Der Kontrast zwischen fertigen und unfertigen Anlagen ist das Wunderbarste, was man sehen kann. Der Boden der Stadt ist hügelig; neben den sonderbarsten Ruinen stehen 6—7 Stockwerk hohe Geschäftshäuser. Der Grund und Boden in den belebten Straßen ist so teuer wie in Berlin Behrenstraße und Leipzigerstraße.

Um 2 Uhr glänzendes Frühstück. Dann Eisenbahnfahrt nach Minneapolis (2½ deutsche Meilen), eine in der Ebene liegende Stadt von gleichfalls 100,000 Einwohner, wo die größten Mühlen der Welt stehen. Der Mississippi bildet dort Wasserfälle, deren Kraft man auf 275,000 Pferdekraften schätzt: die Kraft wird durch elektrische Maschinen in die Stadt übertragen und dort gegen Geld vermietet. Auch hier ungepflasterte Straßen, an welchen die schönsten Villen stehen (meist aus Holz, nur die

*) Eduard Lasfer, bekannter liberaler Reichstagsabgeordneter, Mitbegründer der nationalliberalen Partei, aus der er 1880 mit den Sezessionisten ausstieg. Lasfer ist von jener Reise nicht mehr nach Deutschland zurückgekehrt; er starb in New York am 5. Januar 1884 an einem Schlaganfall.

neueren aus Stein), überall Leute von 5 bis 10 Millionen Dollars im Vermögen. Alle diese Städte erwarten eine Verdreifachung ihres Vermögens von der neuen Bahn und sehen der Eröffnung mit Begeisterung entgegen, haben also auch die allergrößten Festlichkeiten vorbereitet, von welchen Dir demnächst ein amerikanischer Zeitungsbericht zugehen wird. Am Abend um 9 Uhr fuhren wir hierher, Lake Minnetonka, von wo ich Dir schreibe. Hier sammelt sich Alles für die große Tour. Am Tisch neben mir saß General Grant, ein kleiner untersehter Mann, aussehend wie ein guter deutscher Guttsbesitzer.*) Außerdem eine Menge amerikanischer Staatsmänner, deren Namen Dich kaum interessieren, deren Gesichter zu sehen sehr interessant war. Da die Zahl der Gäste etwa 300 beträgt wird es wohl schon möglich sein, mit denselben zusammen zu kommen. Hier werden die Bllge zusammengestellt. Ich bin im ersten Zug mit Willard und der Mehrzahl der deutschen Gäste. Morgen ist ein riesiger Aufzug des Morgens in St. Paul, des Abends in Minneapolis, dann Banket von 1000 Personen im hiesigen Hotel, für welches die Stadt St. Paul 75,000 \$ = 315,000 M. ausgiebt, dann Nachts 12 Uhr Abfahrt.

Ob ich die nächste Zeit noch viel schreiben kann, weiß ich nicht, glaube es auch kaum. Auf der Bahn wackelt es zu sehr, und keine Poststation hat Marken genug, um den Bedarf zu befriedigen, wenn der Heuschrecken-schwarm da niederstürzt.

Portland, 12. 9. 83.

Seit Minnetonka habe ich verschiedentlich versucht Dir zu schreiben, aber entweder hat Mangel an Postmarken die Absendung verhindert, oder es ist etwas anderes dazwischen gekommen. Wir wurden nämlich in unserem Schlafwagen so eng zusammengedrängt, daß nicht viel Platz war, irgend etwas vorzunehmen, und ich hatte nicht gerade den besten Platz.

Die Reise war indessen außerordentlich interessant. Das Land kommt eben aus dem Zustand der Wüste heraus und tritt sofort in die

*) Ulysses Simpson Grant, Oberbefehlshaber der Streitkräfte der Nordstaaten im Sezessionskrieg, 1869 bis 1877 Präsident der Vereinigten Staaten.

höchste Kultur über. In der Einöde Dresch- und Sämaschinen; neben dem Indianer, einem elenden, häßlichen, schmutzigen Geschöpf, gehen Damen in Sammet und Seide spazieren; neben dem feingebildeten Mann, der in den höchsten Salons in Europa erscheinen könnte, bewegen sich mit dem Anspruch (welcher auch anerkannt wird) auf gleiche Achtung cowboys (Viehtreiber), die mit dem Revolver zu operieren gewohnt sind.

Wir fuhren am 3. 9. von Minnetonka ab durch die Getreide-Ebenen Dakotas, wo man keinen Baum, sondern nur abgeerntete Weizenfelder sah, durch Städte, welche 25 Tage bis 5 Jahre alt waren, von welchen eine jede sich bei den Empfangsreden für die zukunftsreichste der Welt erklärte und von welchen jeder geantwortet wurde, daß sie ohnehin bereits schon jetzt eine der bedeutendsten sei. Wir kamen dann nach zwei Tagen in die Gebirge Montanas, welche aber an Großartigkeit der Formen und Bornehmheit des Aussehens weit hinter der Schweiz zurückstehen, hörten dort dieselben Reden und gaben dieselben Antworten.

Bei dieser Gelegenheit sahen wir das merkwürdigste Schauspiel: ein Tanz der Crow-Indianer, von welchen sich — auf Bestellung — einige Tausend Mann mit Weibern, Kindern und Pony's auf beiden Seiten der Eisenbahn gelagert hatten. Das Schauspiel, von welchem Du die verschiedenartigsten Beschreibungen in der Kölnischen und Nationalzeitung lesen wirst, machte schließlich wegen seiner Einförmigkeit einen ermüdenden Eindruck, obgleich man sich sagen mußte, daß man dasselbe nie wieder sehen könne, weil niemals wieder eine gleiche Anzahl dieser Leute zusammen gesehen werden wird. Der Dolmetscher dieser Indianer war ein Hannoveraner; bei ihm machte ich die Bekanntschaft eines Berliner Sozialdemokraten, der wegen Unannehmlichkeiten mit der Polizei vor anderthalb Jahren Berlin verlassen mußte und seine Erzählung mit den Worten schloß: „Es ist schon ganz gut, man hat plenty of money, aber für einen Berliner ist es hier doch nicht.“

Dann senkten wir uns in das Tal des Snake River hinab, wo wir viele Stunden durch unendliche Waldungen fuhren, nur ab und zu am Fluß einen fischenden Indianer bemerkend; kamen dann in das Tal des Columbia, welches gerade so baumlos war, wie das erstere baumreich. In einer Stadt Dalles fand ich eine Märkerin aus Schulzen-

dorf bei Berlin, welche mir auf meine Frage antwortete, sie wollte wieder nach dem Mississippi zurück, von wo sie hergekommen, „denn hier giebt es doch nichts als Himmel und Steine.“ Die Gegend wird hier durch künstliche Bewässerung fruchtbar gemacht (es hatte seit 4 Monaten nicht geregnet), trägt aber dann auch tausendfältig. Endlich kamen wir gestern nach Portland, wo wieder der Dir aus St. Paul und Minneapolis bekannte Empfang mit einer Prozession stattfand. Am Abend Konzert eines Dilettantenvereins, der Haydn, die Wacht am Rhein usw. usw. in einem schönen großen Saal (natürlich aus Holz erbaut) vortrug, und endlich in das Hotelbett, in welchem ich wieder (wie in New-York) nicht schlafen konnte, weil es zu ruhig war. Hoffentlich geht es diese Nacht besser.

Morgen geht es nach Norden, Vancouver's Insel und British Columbia, von wo wir nach vier Tagen zurückkommen.

Bisher ist das Wetter überaus warm gewesen. Ich hatte Kälte erwartet; wir haben nur von Hitze und Staub gelitten, und hier ist es noch immer so wie Ende Juli in Berlin.

Nach meiner Rückkehr hierher denke ich mich mit einigen Bekannten von der Hauptgesellschaft zu trennen und nach San Francisco zu gehen, wenn ich auf den überfüllten Steamern einen Platz finden kann. Vorläufig bin ich zum 19. 9. vorgemerkt. Der Verkehr ist hier sehr stark mit Californien, obgleich die Reise drei Tage dauert.

Ich habe hier die ersten Chinesen en masse gesehen, eine kleine schmutzige, körperlich schwache Rasse, die einen unangenehmen Eindruck auf Auge und Nase machen. Ihre Sprache klingt ähnlich wie Hundegebell, nur mit dem Unterschied, daß der vorwiegende Vokal nicht au sondern a ist. Sie haben hier zwei Theater. Da ein dort gespieltes Stück 6—8 Tage hindurch dauert und wir es wegen des unangenehmen Tabaks nicht lange aushalten konnten, so habe ich nicht viel verstanden. Ich habe nur einen mit Stöcken, aber mit großer Geschicklichkeit ausgeführten Kampf gesehen, welchen das gute und das böse Prinzip mit einander führten. Natürlich unterlag vorläufig das gute Prinzip. Hoffentlich wird es ihm später besser ergehen.

Meine Gesundheit ist vorzüglich. Die nicht geringen Gßstrapazen habe ich sehr gut überstanden, sehne mich aber doch einigermaßen nach der magereren Kost in der Tiergartenstraße.

Ich habe heute hier Deinen ersten Brief aus Bosenheim erhalten und mich herzlich über Deine Nachrichten gefreut. Vor New York, d. h. vor etwa drei Wochen, werde ich schwerlich wieder etwas von Dir sehen und hören und will nur wünschen, daß alles wohl bei Euch bleibt. Für einen verheirateten Mann sind dergleichen weite Reisen doch kein recht vernünftiges Ding, und wenn ich nicht dächte, daß Du bei Deinen Eltern gut aufgehoben bist, so könnte ich mir einen ganz ordentlichen Kazenjammer anängstigen. Hoffentlich geht alles gut vorüber.

San Francisco, 18. 9. 1883.

Wir haben uns von der großen Reisegeellschaft getrennt und gehen über San Francisco nach Hause, fahren aber vorläufig nach den „dicken Bäumen“, was eine ziemlich mühselige Postfahrt von sechs Tagen erfordert. Bei der Hitze und dem Staub (es hat seit vier Monaten nicht geregnet) ist dies nicht gerade bequem, aber die Partie soll sehr lohnend sein. Dann geht es direkt über New York nach Hause. Da wir hier nur durchfahren, ist nicht viel Zeit zum Schreiben. Wetter ausgezeichnet, Gesundheit vortrefflich.

San Francisco, 26. 9. 83.

Seit ich Dir geschrieben, ist viel Zeit vergangen, aber die Reise nach Yosemite-Valley und nach den big trees war so anstrengend, daß ich während derselben auch dann nicht hätte schreiben können, wenn überhaupt eine Postverbindung möglich gewesen wäre.

Wir fuhren am 15. September Nachts 12 Uhr nach San Francisco, wo wir nach 60 stündiger Fahrt am 17. ankamen. Am 18. 9. waren wir mit Vorbereitungen für die Weiterfahrt, die hier ziemlich umständlich ist, beschäftigt und fuhren am 19. 9. mit Eisenbahn 8 Stunden nach Madera. Dort blieben wir über Nacht im Eisenbahnwagen und fuhren morgens von 6 Uhr an 14 Stunden Post in großer Hitze und entsetzlichem Staubbett, anfänglich durch Ebene neben einem ausgetrockneten Flußbett, Nachmittags durch die Vorberge der Sierra Nevada nach einem Bergmannsdorf „Clarke's Hotel“, wo wir zur Nacht blieben. Am 21. 9. weiter mit Post durch die Sierra Nevada selbst, die hier noch reichlichen Wald hat, nach einem von hohen Granitfelsen eingeschlossenen Felsental, dem berühm-

ten Josemite-Tal, welches die Amerikaner das indianische Paradies nennen. Der Reiz des Tales besteht darin, daß neben der mächtigen, in Europa nur selten erreichten Felsensgenie, der großartigste Wasserreichtum und der schönste Blumenflor bestehen soll. Von letzteren beiden haben wir nichts gesehen, da es seit März (!) nicht mehr geregnet hat. Aber ich glaube, daß die Amerikaner für diesen Fall Recht haben und daß es im Frühjahr sehr schön sein muß. Wir haben nur wenig gesehen, da alles entsetzlich trocken war. Die Wasserfälle und Blumen fehlten, die Bäume waren trocken, der Wald brannte an den verschiedensten Stellen, und der Staub war entsetzlich. Wir blieben am 22. 9. dort, begannen am 23. 9. die Rückreise und trafen gestern Mittag 25. 9. erschöpft wieder hier ein, wo wir einen Teil der alten Reisegeellschaft vorfanden.

Ich bin heute am 26. 9. auf sämtlichen Banken gewesen, um zu sehen, ob man irgend ein Geschäft zwischen Berlin und San Francisco zu Stande bringen kann, aber die kommerziellen Verbindungen sind zu geringwertig, als daß irgendetwas zu tun wäre.

Nachdem wir uns hier in dem prächtigen 6 Stock hohen Palace Hotel (welches ungefähr 1200 Betten hat und immer voll ist) erfrischt, wollen wir morgen am 27. 9. weiter nach Süden und über Los Angeles, Santa Fé, durch Neu-Mexico nach Kansas City und St. Louis am Mississippi gehen. Die Tour führt stark nach Süden, und es wird sehr heiß werden; aber ich möchte doch die Weinproduktion ansehen. Man ist in Californien erstaunlich weit darin. Der Riesling ist so gut wie unser deutscher, nur etwas schwerer. Der künstliche Champagner (hier trinkt Alles Champagner) ist so gut wie der unfrige, und ich möchte wirklich glauben, daß die Leute Recht haben, welche behaupten, daß in zehn Jahren Californien der Welt die Weinpreise diktieren wird.

Zugleich komme ich dann durch die südliche Wüste, sehe die Wohnungen der Azteken und habe dann sowohl die unkultivierten Theile des Nordens, als auch diejenigen des Südens gesehen. Wenn ich dann auf der Rückreise den kultivierten Osten angesehen habe, so denke ich die für ein Urteil über das Land erforderlichen Grundlagen gewonnen zu haben in der Kenntniß 1) desjenigen, was die Amerikaner bereits erreicht haben, und 2) in der Schätzung derjenigen Hülfsmittel und Kulturbedingungen, welche ihnen für die Zukunft zu Gebote stehen.

Ganz leicht wird mir die Reise nicht, denn es drängt mich sehr nach Hause; aber ich habe mir doch schließlich sagen müssen, daß ein anderer Reiseplan, der mich früher nach Hause brächte, nicht zweckentsprechend sein würde. Ob mir die auf diese Weise erworbenen Anschauungen viel nützen werden, kann ich freilich nicht übersehen; immerhin werden die acht Tage mehr für uns beide erträglich sein, wenn man die Überzeugung gewinnt, daß nur auf diesem Wege einigermaßen feste Resultate zu erreichen sind. Hier aus Francisco ist nicht viel zu berichten. Es giebt in Amerika nicht annähernd so viel interessante Dinge, als in dem alten Europa, welches auf eine 800jährige Kulturarbeit zurückblickt: das interessante Moment beruht auf der Vergleichung, und man wird nicht durch das angeschaute Ding an sich zur Bewunderung hingerissen, sondern nur durch das damit verbundene subjektive Moment der Vergleichung, wenn man sich sagt, daß alle diese Dinge in so kurzer Zeit entstanden sind. Über diese Fragen werden wir an den langen Winterabenden noch viel zu sprechen haben.

Mein Reiseplan ist insoweit festgestellt, daß ich als bestimmt annehme, daß ich am 10. 10. in New York bin. Von dort fahre ich entweder mit dem Schiff am 17. 10. oder am 24. 10. nach Deutschland. Die Wahl des Schiffes wird davon abhängen, ob ich ein bestimmtes Geschäft, welches ich im Auge habe, zu Stande bringen kann oder nicht. Ich hoffe, daß es mir möglich werden wird, durch eine glückliche Kombination verschiedener Interessen ein Geschäft mit der Northern Pacific-Eisenbahn zu Stande zu bringen. Erweist sich das als ein Irrtum, was ich zwischen dem 10. 10. und 17. 10. wohl feststellen kann, so fahre ich am 17. 10. mit v. d. Leyen, sonst am 24. 10. mit Lindau.

Meine Gesundheit ist nach wie vor vortrefflich. Die Hotels sind hier ausgezeichnet, selbst in der Wüste kann man, freilich für vieles Geld, allen Comfort der Welt haben, und ich bedaure nur, daß Du nicht alle diese Sachen mitmachen kannst. Die hiesigen Verhältnisse sind in dem Mark Twain'schen Buch (Silberland Nevada) gar nicht übertrieben geschildert. Sobald man aus den großen Städten herauskommt und auf der Postkutsche durch die Minendörfer fährt, fühlt man sich in einem anderen Land und in einem andern Zeitalter.

Wenn man in einem Wirtshaus im Gebirge Wirt und sämtliche

Kellner mit Revolver bewaffnet sieht, so macht das einen ganz komischen Eindruck. Aber für uns Durchreisende ist man allgemein von der größten Aufmerksamkeit. Es schmeichelt allen Amerikanern ohne Ausnahme, daß sie Leute sehen, welche ihr Land studieren und einige Komplimente über das Land machen. Jedermann ist der beste Freund des Durchreisenden, der von allen Seiten auf das Entgegenkommendste behandelt wird, und zwar behandelt man die Deutschen viel besser als die Engländer, wir wir zu erfahren vielfach Gelegenheit hatten.

Manitou Springs, Colorado, 5. 10. 1883.

Ich sitze hier in Colorado, nicht weit von Denver, während der Rest meiner Gesellschaft die Städte in den Rocky Mountains geschäftsmäßig abklappert. Ich habe aber den Kopf vom Sehen so voll bekommen, daß ich einen Tag Ruhe im hiesigen Badeorte 6400 Fuß über dem Meer, also etwa höher wie Pontresina, dem Umherfahren vorzog.

Von San Francisco gingen wir nach dem Süden Californiens, Los Angeles (Engelstadt), was die Amerikaner ihr Paradies nennen. Und es könnte auch ein Paradies sein, wenn es manchmal regnete. Aber eine reiche südliche Kultur, entsprechend derjenigen Neapels, ist dort nur durch künstliche Bewässerung aufrecht zu erhalten. — Lasfer wird dort von allen Juden gefeiert, die sämtlich aus Bromberg stammen, und ich ziehe als nächst bedeutender Mann den Vorteil davon, indem ich mit ihm zusammen umher gefahren werde und ab und zu für ihn eine Rede halte. Lasfer wird augenscheinlich besser. Sein Interesse für andere Dinge nimmt zu, und er hielt in Los Angeles eine sehr hübsche Rede, geistreich und inhaltsvoll; leider mit einer so leisen Stimme, daß nur die nächsten Drei bis Vier ihn verstehen konnten. Wir blieben dort zwei Tage, weil auf der Eisenbahn von Mohaje nach den Needles nur Dienstag, Donnerstag und Sonnabend Züge gehen, blieben in der Wüste einen und einen halben Tag, auf der Atlantic Pacific fahrend, besuchten unterwegs den Cannon des Colorado, ein angebliches amerikarisches Weltwunder, welches auf uns Alle nur dadurch Eindruck machte, daß die Reise dorthin (6 Stunden Wagen bez. Reiten auf schauerhaftestem Gebirgsweg) eine der beschwerlichsten war, welche man sich denken kann. Wir kamen spät in der Nacht zurück und mußten auf elenden Wagen, bespannt mit Maultieren, 4½ Stunden

bei Tag (bei Nacht $5\frac{1}{2}$ Stunden) fahren, so daß wir Alle wie zerfchlagen waren. Ich habe mir bei der Gelegenheit leicht den Fuß vertreten, sodaß ich am andern Tag in unserm Eisenbahnwagen blieb, während die Anderen in New Mexico die sogenannten alten spanischen und aztekischen Reliquien besichtigten. Ich kaufte hier einige Kleinigkeiten von den Indianern, die hier zum Teil eine sesshafte Lebensweise haben und Nachkommen Montezumas sein sollen. Hier soll nämlich der Geburtsort Montezumas gewesen sein. Die Reliquien sind natürlich die allerärmlichsten der Welt. Die Töpferindustrie ist elend und zeichnet sich nur durch den liederlich-gemeinen Charakter des hergestellten Fabrikates aus. Dafür kosten die Sachen, welche bei uns 20 Pfennig kosten würden, hier 2—5 Dollar. Eine hübsche Decke habe ich erworben, die ich mitbringe. Das Durchfahren der Hochebene von Arizona und New Mexico war aber interessant. Die Wüste bedeckt mit Cactus und Moos, welche wild wachsen, macht einen großartigen Eindruck.

Endlich am 3. 10. kamen wir in die Zivilisation bei Las Vegas, wo wir ein Schwefelbad besuchten und uns in einem glänzenden Hotel 5500 Fuß über dem Meer an verschiedenen echt pariser Dinern delectierten. Am 4. 10. Abends fuhren wir von dort nach Pueblo, und ich ging nach Colorado Springs und Manitou Springs und wohne dicht am „Garden of the Gods“, nahe bei zerklüfteten Kalkgebirgen, in einem niedlichen Eisenbad, wo die Anderen mich morgen früh 6. 10. um 7 Uhr abholen, um das in der Eile zu sehen, was ich heute in bequemster Ruhe genossen habe.

Die Gebirge hier können sich in keiner Weise mit unserer europäischen Gebirgswelt messen. Die Höhe ist die gleiche. Der Pikes Pik ist etwa 14000 englische Fuß = 12600 rheinische Fuß hoch; aber er zeigt bis jetzt nur Spuren von Schnee. Es fehlt der Wald, die Mannigfaltigkeit und die schöne Linie. Das Gebirge hebt sich ohne jede Vermittlung von Vorbergen und Tälern, braunrot gefärbt (ähnlich wie die Alpeninnenfarbe, welche auch nur abends blau ist) aus der Hochebene heraus und macht deshalb einen langweiligen Eindruck. Ich muß gestehen, daß ich in landschaftlicher Beziehung von Amerika durchweg enttäuscht bin. Die von den Menschen geschaffenen Leistungen sind großartig, wenn man bedenkt (aber diese Gedankenarbeit muß dazu kommen), daß alles ein

Resultat von wenigen Jahren ist; aber die Natur ist schwach. Das (einzige) Bewunderungswürdige in Amerika ist nicht das Land, nicht die Stadt, sondern der Mensch, der Amerikaner, der mit allen seinen Fehlern ein ganz wunderbares menschliches Spezimen darstellt, von welchem die alte Welt einst viel zu lernen haben wird.

Bis jetzt habe ich nur einen einzigen Brief von Dir, den ersten, den Du in Rosenheim geschrieben; sonst habe ich nichts von Euch gehört, als durch Deines Vaters Depesche. Ab und zu wird es Einem doch etwas ängstlich. Über vier Wochen bin ich aber zu Hause.

New York, 13. 10. 1833.

Ich bin vorgestern hier angekommen, nachdem ich eine sehr interessante, aber auch einigermaßen anstrengende Fahrt durch Californien über die Atlantic Pacific Railroad, über Colorado, Kansas, St. Louis, Pittsburg gemacht habe.

Ich habe mir in Colorado leicht den Fuß verknagt und mußte mich einige Tage schonen. Deshalb bin ich mit dem Schnellzug vier Tage und drei Nächte hindurch von Pueblo (Colorado) im Schlafwagen direkt nach New York gefahren, während die übrigen Herren an den verschiedenen Orten ausstiegen und deshalb langsam nachkommen. Die Reise war sehr bequem. Die amerikanischen Züge gehen sehr viel langsamer als die europäischen — im Westen 4 deutsche Meilen pro Stunde —, deshalb ist die Erschütterung sehr viel geringer, und man kann — ähnlich wie in Rußland — unbegrenzt lange Zeiten ohne alle Unbequemlichkeiten im Wagen zubringen.

Hier wird es jetzt Herbstwetter, ich habe seit 15. August gestern den ersten ordentlichen Regen gehabt, für welchen ich mir einen Extraregenschirm kaufen mußte, weil ich den meinigen auf der Reise verlor. Aber ich habe selten eine größere Freude empfunden als über diesen Regen und die damit verbundene feuchte Luft. Nachdem man beinahe zur Mumie in diesem trockenen Klima ausgetrocknet war, war der Regen ein Bedürfnis geworden, und es kam mir wieder so recht heimlich vor.

In New York habe ich die ersten Briefe von Dir vorgefunden — mit Ausnahme eines einzigen, den ich in Portland erhielt — von 24. 8. bis 15. 9! Seit dieser Zeit ist nichts gekommen. Ich denke mir, daß Du

aufgehört hast zu schreiben, seitdem Du aus San Francisco gehört, daß ich mich von der eigentlichen Willard Party getrennt habe.

Hier bin ich scharf im Geschäft, aber die Verhältnisse sind außerordentlich ungünstig, sodaß ich mir nur wenig Erfolg verspreche. Von den übrigen Mitgliedern der Expedition habe ich deshalb auch nur wenig gesehen.

Am 17. 10. gehe ich nach Europa zurück, reichbeladen mit Photographien usw., und werde somit am 28. 10. früh in Bremen und am 29. 10. früh voraussichtlich in Berlin sein, wenn der Dampfer (Werra), bekanntlich einer der besten des Norddeutschen Lloyd, eine gute Reise macht, wie wohl anzunehmen.

Briefe aus den Jahren 1883 bis 1893.

Georg Siemens an seine Mutter.

Berlin, 29. 11. 1883.

Ich bestätige meine heutige Depesche. Alles ging ganz vortrefflich. Elise ist munter und das Kind*) ist kräftig und entschieden hübscher wie die früheren, blond, mit guter Stimme ausgerüstet, welche es mutig gebraucht. Name steht noch nicht fest.

Elise hat sich, wie mir scheint, einen Knaben gewünscht. Ich muß gestehen, daß ich für meine Person darauf kein Gewicht lege, und ich denke mir, daß Elise sich auch sehr bald über die kleine Enttäuschung zufrieden geben wird; die Familie ist so zahlreich, daß der Name voraussichtlich in der nächsten Zeit nicht aussterben wird. Artige Mädchen sind häufiger als artige Jungen und unendlich viel netter als unartige Jungen. Die kleine Lotte hatte ganz recht, als sie auf Befragen einem Mädchen den Vorzug gab, weil die Jungens doch nur beißen und fragen.

Werner und Karl sind in London, wo Wilhelms Begräbniß am Montag stattfand.***) Die Wilhelm erwiesene Ehre ist nach allen Berichten großartig, aber das wäre zwanzig Jahre später auch noch möglich gewesen. Man

*) Toni, geboren am 28. November 1883.

**) Wilhelm Siemens war am 19. November 1883 im Alter von 60 Jahren in London gestorben. Am 26. November war er in der Westminster-Abtei beigelegt worden.

sieht aus dem Fall, wie unbeständig die Schicksale sind. Vor drei Wochen in Berlin in vollster Lebenskraft fällt er kurz nach der Rückkehr beim Verlassen seines Clubs gegen einen Prellstein, verletzt sich am Kopf und stirbt nach acht Tagen. Für Werner ist dies ein harter Verlust. Es ist mir schwer begreiflich wie die Brüder die ungeheuren Unternehmungen fortsetzen wollen. Es wird wahrscheinlich eine große Beschränkung eintreten müssen.

Mir selbst geht es recht gut. Ich habe mächtig zu tun, den Kopf voller Pläne und Vorsätze, von welchen ich wahrscheinlich keinen ausführen werde, die mich aber vortrefflich beschäftigen.

Aus einem Brief seiner Schwiegermutter an seine Frau.

21. 12. 1883.

Also an meinem Geburtstag bist Du zum ersten Mal aufgestanden, und Dein lieber Mann hat Dir unser Bild mit Blumen geschmückt hingestellt! Wie lieb und aufmerksam von ihm bei all seiner vielen Arbeit!

Aus einem Briefe seiner Frau an ihre Eltern.

26. 12. 1883.

An Weihnachten besorgte diesmal Georg den ganzen Aufbau und tat außerordentlich geheimnisvoll. Und als wir dann auf den Ruf der Klingel herein kamen, da faßte er mich am Arm und führte mich an meinen Platz, wo er mit Hülfe der Wärterin Klein-Tonichen in ihrem besten Staat für uns Beide aufgebaut hatte.

Georg Siemens an seine Frau.

Berlin 1884.

Wenn es auch richtig ist, daß man in der Stadt mehr Geld verdient und bequemer lebt, so darf man doch nicht übersehen, daß nur der feste Besitz (und zwar der Besitz auf dem Lande) ein gewisses Heimatsgefühl giebt. Diese dauernde Rückkonzentrierung des Interesses nach einem bestimmten Platz giebt der Familie auch später einen Zusammenhalt, wenn ein Kind hierhin, ein Kind dorthin verheiratet ist. Er zwingt die Familie zusammen zu bleiben. Was weißt Du heute noch von Mainz? was wirst Du in zehn Jahren noch von Darmstadt wissen, wenn die Eltern fort-

gezogen sind? Bei Dir wird aber das Gefühl für Bosenheim*) bleiben, auch wenn es vielleicht ein anderes Familienglied besitzen wird. Sorge dafür, daß unsere Kinder ein ähnliches Gefühl für Ahlsdorf bekommen; es ist dies eine pädagogisch viel wichtigere Frage, als Du glaubst.

Ahlsdorf ist eine der schlechtesten Gelanagen, die es giebt. Ich verliere aber die Zinsen gern, ob ich gleich dieselben brauchen könnte (denn sie würden mich mit einem Male von vielem Verdruß freimachen), um diese befriedigende Empfindung des Rechtes auf eine Heimat mir selbst und den Kindern zu erhalten. . . .

Nun noch eins: am Montag will der persische Kultus- und Finanzminister nach Ahlsdorf kommen, um deutsche Landwirtschaft kennen zu lernen. Er bringt seine zwei Söhne und Dienerschaft mit. Schreibe mir, ob Du irgend etwas von hier brauchst.

Berlin 1884.

Ich mache die Entdeckung, daß ein großer Unterschied zwischen dem Leben eines verheirateten und eines unverheirateten Mannes besteht, und bin mir noch nicht klar, ob ich die Entdeckung zum ersten Male mache oder ob ich dies schon in früheren Jahren getan und in der Zwischenzeit vergessen habe. Das erste Resultat ist, daß ich am Faulenzen lange nicht mehr so viel Vergnügen habe, als wenn Du da bist. An sich verläuft ja das Leben ganz gleich wie früher, aber entweder habe ich, seitdem Du fort bist, nicht mehr das Gefühl der Sicherheit, welches mir die Mittagsruhe gestattet, oder nicht mehr das Bewußtsein, Dich ein bißchen ärgern zu können, indem ich mich isoliere: kurz, die Empfindung, daß ich die vollendetste Ruhe haben könnte, treibt mich zur Arbeit.

Aus einem Brief an Dr. Kilian Steiner.

Berlin, 19. 1. 1884.

Es ist eigentlich ein namenloser Unsinn, daß man über die wahn- sinnigen Geschäftsfragen die menschliche Seite der Dinge, derentwegen man allein Geschäft betreiben sollte, so sehr außer Acht läßt, d. h. daß man über die Mittel den Zweck vergißt. An Lasfers Tode habe ich nach dieser Richtung hin viel gelernt.

*) Weingut der Familie Görz bei Kreuznach.

Aus einem Brief seiner Frau an ihre Eltern.

Berlin, 31. 12. 1884.

Als Schluß des Jahres wurde den Kindern erlaubt, das Springer'sche Söhnchen*) zu sehen. Georg und ich gingen mit hinauf. Annchen**) hatte gebeten, von ihrem Bett aus zusehen zu dürfen, wie die Kinder eins um eins den Kopf neugierig in die Wiege hineinsteckten. Aber was Georg und mir in aller Stille am meisten Eindruck gemacht hatte, das war Annchen, die so strahlend und schön mit ihren großen dunklen Augen auf die Kindergruppe schaute.

Georg Siemens an seine Frau.

Berlin, 22. 3. 1885.

Es freut mich aufrichtig, daß Du dazu beigetragen hast, daß eine weniger aufgeregte Behandlung des schmerzlichen Verlustes***) stattfindet. Dergleichen Dinge macht Jedermann still mit sich ab, und es tut Niemandem gut, wenn die Betroffenen sich fortbauernd ihre Teilnahme durch Aufrühren schmerzlicher Erinnerungen zu beweisen bestrebt sind.

Berlin 1885.

Heute sitze ich sehr vergnügt zu Hause. Ich habe meine grünen Rouleaux heruntergelassen, das Gas brennt nicht, und wenn es an der Türe oder am Telephon klingelt, so wird nicht geantwortet, sondern nur Freude empfunden, daß ich für die Störer meines Friedens unerreikbaar bin. Meine Freude ist so groß, daß ich nicht mal auf dem Sofa zu liegen brauche, um die Empfindung der Ruhe zu haben, sondern mich aufrecht freuen kann.

Aus einem Brief seiner Frau an ihre Eltern.

Allerheiligen, 7. 7. 1885.

Meinen letzten Bericht schrieb ich in Meran. Dort waren wir in der „Post“ so schlecht untergekommen, daß wir nicht bleiben wollten. Trotz schwarz bewölkten Himmels fuhren wir um 5 Uhr weiter ins Etstal,

*) Fritz Springer, geboren am 28. Dezember 1884.

**) Anna Springer, geb. Görz, Schwester von Frau Elise von Siemens.

***) Der Tod von Frau Anna Springer, die im Wochenbett gestorben war.

mußten aber schon eine halbe Stunde später an einem kleinen Wirtshaus Halt machen, um den heftigen Gewitterregen vorübergehen zu lassen. Dann ging's lustig weiter an der Eisch entlang, deren braungelbes Wasser wir wohl erstaunt betrachteten, wobei wir aber an nichts Böses dachten. Doch eine Viertelstunde vor Naturns, unserm Nachtquartier, ward uns Alles gründlich klar. Dort hatte der Bach eine große Brücke weggerissen und zugleich ein Stück Chaussée mit. An ein Durchkommen war nicht zu denken. Was tun?! Das nächste Wirtshaus lag eine Stunde hinter uns, eines der Pferde hatte ein Hufeisen verloren und konnte nicht mehr zurück. Und überhaupt zurück, das ist ja Georg etwas so verhaftes, daß er lieber Gott weiß was für Schwierigkeiten überwindet, ehe er es über sich gewinnt, einen Schritt zurück zu tun.

Kurzum, ein paar Bauern hatten sich angefundem, mit denen untersuchte nun Georg die Strecke unterhalb der Chaussée, ob dort auf den überschwemmten Wiesen vielleicht durchzukommen sei. Da hättet Ihr bloß mal Euren Schwiegersohn sehen sollen, wie er vergnügt wie ein Schuljunge mindestens knietief in dem Schlamm herumwatschelte! Die neuen Hosen waren vergessen! — Es wurde das Fahren für möglich erklärt, ich setzte mich in den Wagen und — runter von der Chaussée auf die Wiese. — Krach! da war die Deichsel entzwei. Neue Beratungen. Die Deichsel wurde wieder angebunden, und weiter ging's die Wiese hinab bis zu dem sehr breit gewordenen Bach. Und nun tapfer hinein, zwei Bauern voraus, um den Weg mit den Füßen zu erfühlen, an jedem Rad wieder ein Bäuerlein, um den Wagen lachend ein paar Jungen, denen die Sache eine Niesenfreude war, und Georg bald hinten, bald vorn, überall nach dem Rechten sehend, bald bis über die Kniee im Schlamm, bald ebenso tief im Wasser, aber immer kreuzfidel. Der Wagen schwankte auf dem etwa zehn Minuten langen Weg bald scharf auf die eine, dann auf die andere Seite, doch die Pferde zogen gut, und wir kamen glücklich durch. Georg beschenkte die Bauern reichlich, ich fuhr dann voraus nach Naturns, er zog gehen vor, um sich nicht zu erkälten.

In Naturns wurden wir als halbe Wunder angesehen, besonders machte sich unser Kutscher mit der Sache wichtig. — Am andern Morgen als sich Georg seine ausgebürsteten Kleider hereinholen wollte, sagte er ganz ungeduldig: „So ein dummer Hausknecht, legt mir ganz fremde

kleider hin.“ Aber die Nachfrage ergab, daß es doch keine waren, bloß hatten sie statt der ursprünglich schönen braunen Farbe einen minder-schönen grünlichen Ton angenommen.

Berlin, 17. 2. 1886.

Am Freitag Abend kam Franzel Kickert herunter, um mir auszurichten, daß sein Vater und Dr. Barth leider nicht zum Abendbrot kommen könnten, aber zur Moselweinprobe kämen sie sicher. Ich war sehr erstaunt, denn ich wußte weder etwas von einer Moselweinprobe, noch von Gästen zum Abendbrot. Da nun Georg es vielleicht noch Andern gesagt haben konnte, richtete ich mich auf mehr Personen ein und wartete. — Und als bis 10 Uhr Niemand erschienen war, aß ich allein. Dann kamen Barth und Kickert, und wir spielten Skat und warteten, wann nun wohl mein Mann zur Probe erscheinen würde! Gegen 12 Uhr kam er denn. Er hatte Kickert und Barth morgens im Reichstag eingeladen, dann in der Bank das ganz vergessen, für sich und einige Geschäftsfreunde ein Diner im Kaiserhof bestellt und erst, als er in der Nacht unseres Hauses ansichtig wurde, fielen ihm Barth und Kickert wieder ein. „Der ganze Siemens!“, höre ich Dich sagen.

Georg Siemens an seine Mutter.

Berlin, 21. 2. 1886.

Ich bestätige meine gestrige Depesche.

Es ging Alles sehr gut*). Als wir am Freitag Abend um 1½ Uhr zu Bett gingen, hatten wir noch keine Ahnung von dem bevorstehenden Ereignis. Um 6½ war der Doktor schon wieder auf der Heimreise.

Loni benimmt sich sehr merkwürdig. Sie bleibt beim Besuch vorsichtig etwa zwei Schritt von der Equipage ihrer neuen Konkurrentin stehen und ist nur nach längerem Zureden dazu zu bewegen, sich die Sache genauer anzusehen. Ihre andere Puppe ist ihr vorläufig noch lieber.

Deine Nachrichten über die Kinder haben sehr erfreut. Ich würde Dir dankbar sein, wenn Du dieselben, so lange Elise liegt, möglichst regelmäßig fortsetzen wolltest. Wir würden Dir dankbar sein, wenn Du dafür

*) Geburt der Tochter Anna.

sorgen wolltest, daß Marie ihre Tropfen regelmäßig bekommt, so wenig angenehm ihr dieselben auch sein mögen. Die Zeichenvorlage für Vili werde ich besorgen.

Der Gesundheitszustand von Mutter und Kind ist bis jetzt durchaus befriedigend.

Einige Verlegenheit bezüglich des Namens ist vorhanden. Da die übrigen vier schon eine große Anzahl weiblicher Namen konfisziert haben, so wird die Auswahl geringer. Ich habe „Basta“ vorgeschlagen, halte es aber nicht für unmöglich, daß ich mit diesem Vorschlage durchfalle.

Aus Briefen seiner Frau an ihren Vater.

Berlin, 26. 12. 1886.

Zwischen meinen Sachen fand ich versteckt, fast als schäme es sich, ein Sammetkästchen. Ich öffne es ahnungslos, und entgegen blickt mir ein Diamantcollier, das selbst Tante Sabine's Ansprüche für ihre älteste Nichte genügen wird. Ich habe mich noch heute nicht von dem Erstaunen erholt, und ich glaube, Georg hat sich von dem Erstaunen, so etwas gekauft zu haben, auch noch nicht erholt. — Meine Schwiegermutter hat mir anvertraut, sie habe, angesteckt von Georg, mir ein passendes Armband zu dem Collier schenken wollen, aber Georg habe sie gebeten es zu unterlassen; er habe Sorge, ich möchte am Ende nicht so einfach bleiben, wie ich es bis jetzt geblieben sei. Ich habe mich amüsiert und gefreut zugleich, als die Großmutter mir das erzählte. Das Armband ist mir gleichgültig, aber gefreut hat es mich, daß mein anscheinend in sein Geschäft so vertiefter Georg noch derart überlegt und abwägt, wie eine Sache günstig oder ungünstig auf mich wirken kann.

Berlin, 2. 2. 1887.

Seine Wahlfachen betreibt Georg sehr lau und hofft, auf anständige Manier durchzufallen. Es wird auch wohl so kommen, denn sein eifrigster Agitator in Coburg ist plötzlich abgereist, weil er aus Entrüstung, daß die Freisinnigen mehr als ein Jahr bewilligen wollen,*) nichts mehr mit der Wahl zu thun haben will. So sieht denn Georg jeden Morgen mit getheilten Empfindungen in die Zeitung. Durchfallen möchte er,

*) Siehe oben S. 173.

aber geschlagen werden, ist ihm eine sehr unangenehme Empfindung. — Des Septennats wegen heßt jetzt Georg all seine politischen Freunde auf mich, ich soll absolut meine Meinung ändern, aber ich bleibe standhaft.

Aus einem Brief Georg Siemens' an seine Frau (nach Ballanza).
Berlin, 24. 4. 1887.

Findest Du nicht, daß die Kinder zu viel Stunden haben? 3½ Stunde pro Tag scheint mir für Ferienzeit zu viel. Wenn sie statt dessen von den Straßenkindern italienisch lernten, wäre es mir lieber!

Frau Elise Siemens an ihre Schwiegermutter.

Riffingen, 15. 7. 1887.

Neulich saßen Georg und ich im Kurhause und unterhielten uns bei Tisch. Uns gegenüber saß eine ältere Dame mit ihrer sehr alten Mutter. Tags darauf beim Spaziergang bleibt plötzlich eine alte Dame mit einem lauten „Ach!“ vor uns stehen. Lebhaft beginnt sie sofort: „Sie aßen gestern im Kurhaus; ich saß Ihnen gegenüber und habe mich so über Sie gefreut; bitte kommen Sie doch recht bald wieder, ich habe vernügte Menschen so gern.“

Georg Siemens an seine Tochter Marie.

Wildbad, 6. 9. 1887.

Besten Dank für Deinen Brief. Ich kann mir denken, daß Du gern mit gegangen wärst: Denn es ist hier sehr hübsch. Ein enges Thal, umgeben von ziemlich hohen Bergen auf beiden Seiten; aber ich glaube, daß Du Dich schließlich doch gelangweilt hättest. Es ist so eng, daß es keine Spielplätze für Kinder giebt, und die Berge sind so steil, daß man sich im Walde — auf den Abhängen — nicht frei bewegen kann. Es ist auch besser so, daß Du mit Frau Jachmann noch ein paar Tage fleißig bist, damit Ihr Ferien bekommen könnt, wenn Mama wieder zurückkommt.

Wer war denn die Frau, die von dem Lupinenzwagen gefallen ist? Es war gewiß eine gute Frau, welche ihren Schmerz bis zum letzten Augenblick beherrschte und verbiß, um ihrem Mann keine Angst zu machen. Hat sie Kinder? Habt Ihr Euch um die nachgebliebenen Kinder gekümmert? Habt Ihr Blumen hingetragen, damit die Hinterbliebenen

gesehen haben, daß man an ihrem Unglück Theil nimmt? Von allem diesem schreibst Du mir garnichts, und es wäre mir doch lieb gewesen, zu erfahren, wie meine Kinder Herz und Mitgefühl für fremde Leiden haben.

Schreibe mir darüber hierher. Ich denke, daß Mama auf der Rückreise auch noch einen bis zwei Tage hierher kommt. Dann will ich ihr Deinen Brief vorlesen.

Mir geht es leidlich gut. Ich habe zwar noch ziemlich starke Schmerzen im Genick und im Arm; aber ich glaube doch eine Besserung zu bemerken und komme vielleicht schon am 17. September mit Mama zurück.

An seine Mutter.

Berlin, 28. 11. 1887.

Was Deine Steuerangelegenheit betrifft, so hat der Landrat nicht das Recht, Dich weiter viel zu befragen; aber ich vermute, daß er die Fragen mehr aus Höflichkeit getan hat, um Dir eine spätere Reklamation zu ersparen. Ich würde ihm höflich antworten, daß Dein Kapitalbesitz so und so hoch ist, von mir verwaltet wird und im Durchschnitt so und so viel jährliches Einkommen bringt. Wenn der Staat eine Steuer auflegt, muß man dieselbe zahlen; das ist Ehrenpflicht.

Aus einem Brief seiner Frau an ihren Vater.

Berlin, 10. Januar 1888.

Georg kam heute von oben bis unten beschmußt nach Hause. Er wollte per Pferdebahn nach der Bank fahren, aber erst an der Haltestelle nach dem Großen Stern einsteigen. So ganz wie er ist, kränkten ihn die 5 Pfennig mehr für die kurze Strecke. Unglücklicher Weise kam er mit einer von Charlottenburg kommenden Bahn zugleich am Großen Stern an. Nun aber stieg er erst recht nicht ein, sondern lief neben der Pferdebahn her. Wenn ich daran denke, sehe ich ihn ordentlich laufen, mit eifrigem vergnügtem Gesicht ob des Kampfes und die Zunge ein klein wenig zwischen die Zähne geklemmt, was er so gerne tut, wenn er eifrig ist. Natürlich guckte er wie ein Schuljunge, der neben einem Wagen seine Kräfte übt, immer nur nach der Pferdebahn und übersah dabei einen Haufen weichen Straßenschmutzes, der dicht am Weg angehäuft lag. Patsch, lag er langeweß drin. Der mitleidige Kondukteur hielt an,

half abtrocknen, bekam seine 15 Pfennig Fahrgeld und noch ein reichliches Trinkgeld dazu.

Aus einem Brief Georg Siemens' an seinen Schwiegervater.

Berlin 1888.

Mit Adolf habe ich jetzt mancherlei zu thun. Er geht nächste Woche nach Transvaal, und wir wollen sehen, was er dort zu Stande bringt. In unsern polizeilich organisierten Verhältnissen kann man schwer erkennen, ob Jemand den nötigen Schneid zum Vorwärtskommen hat. Ich denke mir aber, daß er nach und nach das Zeug dazu bekommen wird, sich durchzuschlagen. Er hat neulich einen ganz netten Vortrag gehalten, der eine Menge neuer und interessanter Darlegungen enthielt. Leider hat er nicht die Gabe zu systematisieren, und er war nicht schlau genug gewesen, sich ein bestimmtes thema probandum zu setzen und dasselbe durch eine etwas einseitige Behandlung scharf herauszuarbeiten und damit dem Laien verständlicher zu machen. Dadurch kamen die guten Ideen weniger zur Geltung, als es wünschenswert gewesen wäre.

Aus einem Brief seiner Frau an ihren Vater.

Berlin, 22. 2. 1888.

Gestern Abend ist also Adolf wirklich nach Transvaal abgereist. Er war recht müde und abgeheßt. Den letzten Tag hat er noch Georg, ihm, der doch so unerfahren sei und doch nur auf Georg's Betreiben nach Transvaal ginge, irgend einen guten Rat oder eine Richtschnur zu geben. Und Georg sagte ihm als erste Regel, er müsse, insbesondere im Geschäft, immer die Wahrheit sagen. Im Augenblick der Abreise, noch ins Coupéfenster hinein, fragte Georg: „Junge, hast Du denn auch eine gute Uhr?“ Adolf meinte, sie sei recht gut, doch noch mit dem Schlüssel aufzuziehen. „Das ist nichts für eine solche Reise,“ sagte Georg und tauschte mit ihm.

Aus einem Brief an einen Parteifreund in Coburg.

Berlin, 8. 3. 1888.

Wenn Leute viel Zeit haben, so können sie viel Unsinn machen. Ich wollte, daß es mir auch einmal so gut ginge.

An seine Mutter.

Berlin, 10. 7. 1888.

Unsere Landwirte verdienen hauptsächlich deshalb so wenig und verlieren hauptsächlich deshalb soviel, weil sie immer glauben, daß sie alles selbst machen können und weil sie das Maß der Arbeit unterschätzen, welches zur gründlichen Durchdringung eines Stoffes erforderlich ist.

An seine Frau.

Konstantinopel, 13. 8. 1889.

Besten Dank für Deinen Brief, welchen ich heute hier vorgefunden habe. Ich beeile mich, denselben zu beantworten, nachdem ich mich vorher aller derjenigen Kleidungsstücke entledigt habe, welche man in verschlossener Stube anständiger Weise ausziehen kann.

Unsere Reise war glücklich und bequem. Wir fuhren zu zweit in einem großen Coupé von Wien bis Konstantinopel. In Belgrad war es warm, in Sofia sehr warm, auf dem Balkan war es kalt, aber in Konstantinopel war es so heiß, daß man bloß vom Sehen schwitzte.

Vitali,*) welcher seit acht Tagen in Jenikoy wohnt und dort ein prächtig Besitztum für drei Monat gemietet hat, schickte uns seine mouche nach dem Bahnhof, und wir fuhren Abends bei schönem Gegenwind nach Therapia (17 Kilometer von Konstantinopel), wo wir in Lage von großer Schönheit Pension in einem Hotel am Bosporus haben. Auch hier ist es warm, aber ein angenehmer Nordwind temperiert abends die Hitze, und die Fahrt abends bei Vollmond auf dem Bosporus ist geradezu entzückend. Es tut mir leid, daß Du nicht mit bist.

An seine Mutter.

Wiesbaden, 9. 9. 1889.

Aus einem Brief, welchen Elise an ihren Vater schrieb, und welchen ich hier einsah, entnehme ich, daß Du Deine Absicht nach Berlin zu kommen, vorläufig noch nicht ausführen willst.

Ob es für Dich richtig ist, in Deiner gegenwärtigen Stimmung**) allein in Ahlsdorf zu bleiben, ist mir zweifelhaft. Man soll der sehr natür-

*) Graf Georges Vitali, Leiter eines großen Eisenbahnbauunternehmens, der späteren „Régie Générale des Chemins de fer“ in Paris, siehe oben S. 46 ff.

**) Am 30. August war die kleine Toni Siemens gestorben.

lichen, im Anfang eines jeden Schmerzes sich gewöhnlich einstellenden Neigung zum Auffuchen der Einsamkeit nicht allzu sehr nachgeben. Die Einsamkeit verhindert oder verlangsamt wenigstens das Wiedereintreten der Gesundung, und man beraubt durch das Sichabschließen die Überlebenden des ihnen zukommenden Theils an Liebe und Teilnahme, ohne damit dem Gestorbenen irgendetwas zu nützen. Es mag in dem Aussprechen dieses Satzes eine gewisse Härte liegen; aber ich will mich lieber diesem Vorwurf aussetzen, als dem noch größeren, welchen ich mir selbst machen müßte, nicht alles mögliche getan zu haben, um zwischen den übrigen Kindern einerseits und der Großmutter andererseits ein möglichst festes Band zu knüpfen. In Zeiten wie die gegenwärtige müssen die Familien sich zusammenschließen. Ich habe jetzt nur einige Wochen frei, um mir das nöthige Maß von Nerventruhe wieder zu verschaffen, dessen ich bedarf, um den voraussichtlich sehr anstrengenden Winter durchzuhalten. In der Voraussetzung, daß Du und Elise zusammen in Berlin bleiben würdet, bin ich abgereist, um etwas für meine Gesundheit zu tun. Wenn ich erfahre, daß Du in Ahlsdorf allein bleibst und Elise allein in Berlin, so würde ich wieder nach Berlin zurückkehren und auf meine Reise verzichten.

Aus einem Brief seiner Frau an ihren Vater.

Ahlsdorf, 26. 12. 1890.

Ich meine fast, ein so schönes Weihnachtsfest wie das diesjährige noch nicht erlebt zu haben. Dies alte behagliche Haus, umgeben von einem Wald weißbeschnittener Bäume, diese Stille, nur unterbrochen von dem Gezwitzcher der Vögel, die sich des überall ausgestreuten Futters und der aufgestellten Korngarben freuen, die schöne klare Luft — so richtig Weihnachten draußen — und erst drinnen! — Emsig wie die Bienen haben wir all die Tage hier gewirtschaftet und uns nicht einmal die Zeit genommen, ein einzig Wörtchen als Gruß in die Welt zu senden. Wir begnügten uns damit, unsere Gedanken auf die Wanderschaft zu schicken. — Die Kinder halfen auch recht anständig und eifrig, und wir erreichten, was ich gewollt, nämlich daß alles, alles fertig war, als Georg am Mittwoch mittag hier ankam. — Um 7 Uhr war die Bescheerung. Jeder von unseren Leuten hatte sein Tischchen, die Kinder eine lange Tafel inmitten des

Saales. Es war für 85 Menschen aufgebaut. Auf dem Kindertisch im Saal standen drei buntgeschmückte Weihnachtsbäume, im „bunten Zimmer“, wo für die „Honoratioren“ aufgebaut war, prangten drei große schöne Bäume, nur weiß mit Watte und Eiszapfen geschmückt. Zum Beginn wurde ein Jeder erst vor seinen Tisch geführt, dann spielte Lili das Weihnachtslied, und alle sangen so recht von Herzen den hübschen Text. Darauf hielt unser alter Kutscher Freiwald eine kurze kräftige Rede, worin er im Namen aller dankte, Georg antwortete mit ein paar hübschen Worten, und dann ging das Befehen und sich Freuen los. Wir sahen nur dankbare Gesichter, und das war unsere beste Freude.

Georg Siemens an seine Mutter.

Berlin, 6. 4. 1891.

Daß Du nun einen guten Gärtner bekommst, freut mich. Hoffentlich behältst Du denselben. Es würde Unrecht sein zu behaupten, daß Du eine „böse Frau“ bist. Aber auf der anderen Seite darfst Du Dir nicht verhehlen, daß die Art und Weise, in welcher Arbeiter und Beamte behandelt zu werden pflegen, jetzt ganz anders ist als vor 30 Jahren und daß die Gewohnheiten, welche die Leute heute haben, ihnen eine Behandlungsweise unerträglich machen, welche vor 30 Jahren die landläufige war. Auch ändert sich die Mode in der Art der Gartenbehandlung. Es ist eine Arbeitsteilung eingetreten. Man hat Obstgärtner, Blumengärtner, Gemüsegärtner, aber keine Gärtner mehr, welche diese drei Branchen zugleich betreiben und verstehen. Man muß daher mit vieler Langmut die Leute für solche Stellen wie die Mhlbendorfer frisch erziehen und darf ihnen nicht einmal einen Vorwurf daraus machen, wenn sie die einfachsten Sachen in der Branche (welche sie nicht gelernt haben) nicht kennen. Man darf ihnen manchmal noch nicht einmal sagen, daß sie die Sachen nicht kennen, weil sie sich irrtümlicherweise für ausgelernt und perfekt betrachten und darin eine Grobheit erblicken, welche sie sich nicht gefallen zu lassen brauchen. Heute ist nicht mehr der Herr der Herr, sondern der Arbeiter ist der Herr.

„Das alte stürzt, es ändern sich die Zeiten“

gilt heute mehr als wie zur Zeit Wilhelm Tell's. —

Also Ruhe, Gleichmut und Geduld! Und wenn ein paar Blumen kaputt gehen, so ist dies leichter zu ertragen, als ein Personenwechsel.

An seine Tochter Lili.

Berlin, 18. 8. 1891.

Zu Deinem Geburtstage meinen herzlichsten Glückwunsch.

Du bist jetzt in einem nicht ganz bequemen Alter und Zustand. Kein reines Kind mehr und doch noch keine junge Dame! Im Stillen Deines Innern mancherlei Ansprüche und Wünsche, welche die Außenwelt noch nicht anerkennt. Die Übergangsperiode zwischen Raupe und Schmetterling. Es freut mich, daß Du den Geburtstag mit Deiner Mutter und den Geschwistern verleben kannst. Schließe Dich fest an Deine Mutter an. Sie hat den Übergang auch durchgemacht und kann Dir am besten helfen und raten. Ich denke mir, daß ich Euch Anfang September noch auf einige Tage besuchen kann. Inzwischen sende ich Dir herzliche Wünsche für gutes Wetter und vieles Vergnügen — nebenbei auch für etwas vernünftige Arbeit. —

Aus einem Brief seiner Frau an ihren Vater.

Malsdorf, 1. 10. 1891.

Nun bin ich doch hier, und zwar gerufen durch ein Telegramm, das mir Gottlob zu viel Schrecken einjagte.

Dienstag Abend, als gerade der letzte Zug, der mich noch nach Malsdorf hätte bringen können, fort war, erhielt ich ein Telegramm: „Georg vom Pferd gestürzt, am Kopf verletzt, bitte kommen.“ Du kannst Dir meinen Schrecken denken und die Angst, bis ich glücklich am anderen Morgen draußen war. Ich fand Georg zwar im Bett, aber doch verhältnismäßig wohl, und Croner*), der mit dem nächsten Zug kam, beruhigte mich vollends. — Georg war also nach Ruhnsdorf geritten und hatte nach seiner Gewohnheit wohl ganz vergessen, daß er auf einem Pferd saß; er dachte nur an seine Geschäfte, und die unangenehmen Gedanken dabei äußerten sich in Sporendruck für das daran garnicht gewöhnte Pferd. Kurz, das Tier ging durch. Georg, der fürchtete, gegen einen Baum geschleudert zu werden, wollte abspringen, fiel aber, überschlug sich und blieb bewußtlos liegen. Zum Glück waren Leute in der Nähe, die ihn heimbrachten. Noch im Dorf kam ihm seine Mutter entgegen gelaufen,

*) Geheimer Sanitätsrat Dr. Croner, Hausarzt.

und Georg, der sie von Weitem erkannte, rief: „Es ist garnichts!“ Er ging dann von Graske unterstützt die Treppe hinauf, pffiff vor sich hin und versicherte, er könne ganz gut allein gehen. Von all dem weiß er jetzt garnichts mehr. Daß er abspringen wollte, ist das Letzte, was er sich erinnert. — Croner meint, er wäre wunderbar gut durchgekommen, und an der Börse haben sie schon den Witz gemacht: Dr. Siemens wäre auf den Kopf gefallen, und die Erde hätte ein Loch gekriegt.

Georg Siemens an seine Tochter Lili (damals in London).

Mhlödorf, 4. 10. 1891.

Dein dummer Vater ist beim Reiten auf den Kopf gefallen. Er glaubte, daß er Dich auf diese Weise am sichersten über die nutzlose Gefährlichkeit dieses Sportes aufklären würde. Treiben die Väter in England die Liebe zu ihren Kindern auch so weit?

Im Ubrigen geht es mir sehr gut. Die Mutter und Mariele sind nach Mhlödorf gezogen und legen mir abwechselnd die merkwürdigsten Wasser- und Eisumschläge auf den Kopf. Sodann bewundern sie sich gegenseitig und finden, daß ich unter ihren geschickten Händen täglich wohler werde. Ich fürchte, sie reden mir ein, daß ich binnen kürzester Frist als eine Kombination von Adonis und Herkules wieder nach Berlin zurückkehre. Diese Abreise steht indessen erst für Ende der Ferien bevor, da Steinthal mir Urlaub erteilt hat und da die Kleinen mit Luise heute hierher kommen.

Aus einem Brief seiner Frau an ihren Vater.

Berlin, 19. 10. 1891.

Vorgestern hatten Rathenau's silberne Hochzeit, und Georg wollte sich gern mit einer Gratulation besonders auszeichnen. Da kam er denn auf die Idee, eine recht bedeutende Summe per Scheck in ein Couvert zu thun und dies als Beginn eines Unterstützungsfonds für die weiblichen Angestellten der A. E. G. zu bestimmen. Das war all ganz gut und schön, doch der Brief dazu wollte ihm garnicht aus der Feder. Da machte ich ihm den Vorschlag, ich wollte ihm ein paar Worte aufschreiben, dann käme er forrigierend vielleicht damit zurecht. Und was thut der Mann? — er schreibt meinen Brief Wort für Wort ab, — zu und fort! —

Und am andern Tag erzählte Hermann, der zu dem Fest eingeladen war, welche Bewunderung Scheff und Brief hervorgerufen und wie alle Welt einig gewesen wäre, daß eben nur mein Mann so handeln und so schreiben könne! — Du kannst Dir denken, wie wir uns amüßten.

Georg Siemens an seine Tochter Lili.

Berlin, 29. 10. 1891.

Ich habe anfänglich heute nach Wien fahren wollen, bin aber zu Hause geblieben, weil Herr Schrader aus Italien zurückkommend an meiner Stelle dorthin fährt und weil Mama der Ansicht ist, daß sie etwas zum sogenannten Pflegen im Hause behalten muß. Da Flock und alle Kinder gesund sind, so muß ich vorläufig weiter krank bleiben.

Herr Rickert ist gestern Abend nach Italien gefahren und wird dort dem Kongreß europäischer Parlamentarier beiwohnen, welcher sich dort in der Zeit vom 3. 11. bis 8. 11. zusammensindet. Herr Barth ist bereits in Capri, wo es nach allen Schilderungen noch ganz sommerlich zugehen soll. Hier ist heute bereits der erste Schnee gefallen, aber nicht liegen geblieben; immerhin heizen wir bereits sämtliche Zimmer und können das sehr gut vertragen.

Lotte pendelt zwischen Schule, Fräulein, Tanzstunde und Klavierstunde hin und her und hat ein schweres Leben. Mariele spielt mit mir täglich zwei Stunden Domino à Partie 10 Pfennig, gewinnt aber nicht viel. Das Dickschen wird täglich weiser. Mama aber kommandiert alles und hält uns in Zucht und Furcht.

Ich selbst gehe Vormittags zur Erholung ins Geschäft, sitze Nachmittags in dem Glaskasten bei Mama und lasse mir das Kranksein sehr wohlgefallen. Sobald ein unangenehmer Mensch kommt, bin ich sehr krank und bedarf der Schonung; sobald aber ein netter Mensch kommt, gehe ich mit ihm spazieren und finde, daß diese Tätigkeit außerordentlich angenehm ist. Es soll mich wundern, wie lang ich diesen gemäßigten Müßiggang aushalte.

Deine Briefe machen uns allen viel Vergnügen; wir sehen daraus, daß Du mit Deinem Aufenthalt zufrieden bist und fleißig weiterstrebst. Es wird Dir diese Station einstmals eine sehr angenehme Erinnerung sein. Dasjenige, wovor man sich in der Welt hüten muß, ist Einseitigkeit,

welche bekanntlich eine Cousine der Dummheit auf der einen Seite und der Ungerechtigkeit auf der andern Seite zu sein pflegt. Mache deshalb die Augen auf, beobachte, wie die Engländer denken, fühlen und arbeiten, vergleiche die verschiedenen Anschauungen, bleibe gesund — falle beim Reiten nicht auf den Kopf — und sei inzwischen herzlich begrüßt.

Berlin, 16. 12. 1891.

Deine Mutter hat mir Deine verschiedenen Schmerzen mitgeteilt, wonach die Weihnachtsferien sich nicht so ganz bequem und leicht abwickeln, wie wir es gedacht. Es sind Rücksichten für die Bereicherung Deines Wissens und Deiner Beobachtungsgabe, welche in uns den Wunsch entstehen ließen, daß Du Weihnachten in England bliebest, denn auf diese Weise lernst Du auch einmal ein englisches Haus im Innern kennen. Am schönsten wäre es gewesen, wenn die Möglichkeit sich geboten hätte, daß eine Deiner Freundinnen Dich für einige Zeit in ihr Haus eingeladen hätte. Das ging leider nicht, und so mußt Du Dich anders arrangieren. Die Mutter hat Dir darüber, wie sie sagt, ausführlich geschrieben.

Berlin, 8. 1. 92.

Ich sitze hier zu Hause und lese mit vielem Vergnügen „Tom Jones“ von Fielding, welchen ich Deiner Freundlichkeit verdanke. Wo und wann ich mich bei meiner letzten Mühlendorfer Reise erkältet habe, kann ich trotz allen Nachdenkens nicht ermitteln. Das Schlussergebnis ist aber das gewesen, daß ich wegen Husten, Schnupfen und Kopfschmerz (es ist aber nicht schlimm) zu Hause geblieben bin und hübsche Bücher lese. Diese Strafe ist bekanntlich nicht hart.

Wir haben uns sehr über Deine Inselbriefe gefreut und aus manchen anderen Anzeichen gesehen, daß Du vergnügt und guten Humors bist. Aber ich möchte Dich darauf aufmerksam machen, ohne Dich deshalb zu tadeln, daß Du in einzelnen Fällen etwas über die Grenze hinausgegangen zu sein scheinst, z. B. bei Herrn R. Es ist eine bekannte Tatsache, daß viele hervorragende Leute (zu denselben gehörte auch Kaiser Friedrich III.) gern necken und es nur schwer oder garnicht vertragen, wieder geneckt zu werden. Eine der hervorragendsten Tugenden feiner Frauenzimmer ist aber das schöne Gefühl dafür, wie weit man bei jedem

Einzelnen gehen kann. Springer und ich sind auf diesem Gebiet schlechte Vorbilder, denen Du besser nicht nachahmst.

Doch bleiben wir bei Fielding, von dem ich nur wenig kannte und der nach 150 Jahren auf die Leserwelt noch genau den gleichen Eindruck machen dürfte wie im Jahre 1740, weil er die Menschen nicht nach ihren Toiletten, sondern nach ihrem Charakter schildert. Es soll mich freuen, wenn Du im Sommer uns Fielding vorliest.

Berlin, 12. Januar 1892.

Dem Briefe Deiner Mutter will ich nur noch wenige Worte hinzufügen, um Dir zu sagen, daß man nicht besonders krank zu sein braucht, um starke Abneigung gegen Geschäftsreisen und gesellschaftliche Vergnügungen zu empfinden. Etwas Husten und Schnupfen genügen schon, um Jemand einen solchen Widerwillen beizubringen, und Schaden zwar der Laune, aber nicht der Gesundheit. Wenn übrigens Herr Cassel, dessen Briefe ich seit langer Zeit nicht mehr beantwortet habe, mich für krank hält und damit entschuldigt, so widersprich ihm nicht. Ich habe in der letzten Zeit so viel Unterlassungsverbrechen begangen, daß ich das Mitleid meiner Mitmenschen getrost als Verstärkung meiner Entschuldigungen in Anspruch nehmen kann.

Über Familie und Haus hat Dir die Mutter ausführlich berichtet. Ich bin etwas in Sorge; denn die Zeit, wo ich mich im Handelstag, Reichstag u. s. w. u. s. w. wegen Telegraphengesetz und Börsengesetz mit den verschiedensten Leuten herumschlagen muß, rückt immer näher heran, und ich habe noch immer nicht die Empfindung, daß mein Gehirn alle an dasselbe zu erhebenden Ansprüche auch erfüllen wird. Allzu sehr aber möchte ich mich auch nicht blamieren. Denn fremdes Urtheil zu verachten, ist man nur dann im Stande, wenn man den von sich selbst gegen sich selbst erhobenen Ansprüchen vollauf genügt und sich damit ein gutes Gewissen gesichert hat. Gerade auf diesem Fleck aber ist der schwache Punkt bei mir.

Es ist mir ganz angenehm, daß Du einmal auch so ein prächtiges Haus*) siehst. Man lernt dabei, daß Pracht meist die Behaglichkeit zer-

*) Gemeint ist das Haus von Sir Ernest Cassel, in dem Lili damals zu Gast war.

stört, und daß man nur schwer beide Dinge zugleich haben kann. Nach Deinem Brief vermute ich, daß Du Dich für die Behaglichkeit entscheiden würdest. Dies freut mich von Herzen. Denn Behaglichkeit kann mit geringen Mitteln blos durch innere Eigenschaften der Beteiligten geschaffen werden. Die erste Vorbedingung ist Menschenfreundlichkeit des Wirtes. In sogenannten prächtigen Häusern spielt jeder Anwesende eine Rolle wie im Theater; in den behaglichen gibt jeder sich selbst; und selbst in den Fällen, wo das letztere sich garnicht der Mühe lohnt, ist es doch noch viel angenehmer als eine schlechte Komödie.

Also sei freundlich, nett, bescheiden (was in dergleichen Häusern die seltenste, daher wertvollste Blume zu sein pflegt); beobachte gut und komm gesund an Herz und Seele zurück.

An seine Frau.

Berlin, 26. 7. 1892.

Arbeit ist die schwere Menge vorhanden. Seltsamer Weise drängen jetzt die Türken mit telegraphischen Depeschen auf telegraphische Entscheidungen. Es scheint, daß mit Radowits Abgang die französische Diplomatie dort sehr energisch und eifrig auftritt. —

Aus Briefen seiner Frau an ihren Vater.

Berlin, 31. 10. 1892.

Georg ist heute mit seinen zwei Ältesten in Wittenberg zur Einweihung der Lutherkirche gewesen. Sie kamen vorhin müde, aber begeistert nach Hause. Georg beschrieb ganz erfüllt, wie wunderbar schön es gewesen sei, als die Kirchentüren sich öffneten, man hinein in das sonnenbeschienene Innere sah, wie dann der Kaiser zuerst ganz allein hineingetreten ist und auf ihn ein heller Sonnenstrahl fiel.

6. 12. 1892.

Werner ist schwer krank. Zu der Lungenentzündung trat gestern noch ein Schlaganfall. Die Sorge und Angst liegt schwer auf uns.

Georg Siemens an seine Tochter Marie (damals in London).

Berlin, 4. 12. 1892.

Der sonst regelmäßig von Dir eintreffende Sonntagsbrief ist nicht gekommen, und es herrscht eine nicht geringe Enttäuschung in dem ganzen Hause. Man freut sich über Deine Briefe, weil daraus eine gewisse Zufriedenheit mit Deinem jetzigen Aufenthalt, ein Sinn für Beobachtung und ein Interesse an Deinen Studien und an Deiner Umgebung sprechen.

Über Deinen Weihnachtsaufenthalt haben hier mancherlei Beratungen geschwebt. Der Zweck Deines Londoner Aufenthalts war nicht nur das Bücherstudium allein, sondern auch die Erwerbung der Kenntnis von den Lebensgewohnheiten einer fremden, uns in mancher Hinsicht überlegenen Nation. Trotzdem sagt man sich, daß eine unter Fräulein Souvestre's*) Leitung unternommene Reise nach Paris Dir manchen Einblick in französische Verhältnisse eröffnen würde, den Du später nicht haben kannst. Denn man darf nicht vergessen, daß der Deutsche noch Jahre lang in Frankreich von jeder Beziehung zu französischen Familien ausgeschlossen bleiben wird. Er wird noch Jahre hindurch nur auf Hotels und Theater beschränkt bleiben, d. h. auf Dinge, welche man schließlich auch bei uns haben kann.

Wenn Du nach Paris gehst, so hüte Dich vor Einem: nämlich vor dem Hervortretenlassen Deiner Person und Deiner Nationalität. Man braucht sich trotzdem garnichts zu vergeben. Aber es ist zweifellos, daß derjenige am meisten sieht, welcher seine Person im Hintergrund zu halten versteht. Zwanzig Jahre später, wenn die „Wanderjahre“ beschloffen sind und wenn die „Meisterjahre“ begonnen haben, dann verfährt man mit Fug und Recht gerade umgekehrt. Dann handelt man, d. h. man läßt seinen Willen in den Vordergrund treten, man beobachtet nicht mehr, was andere Leute tun, sondern man zwingt sie das zu tun, was man selbst für wünschenswert, notwendig und gerecht betrachtet.

Über die Familienereignisse werden Mutter und Lili das Notwendige berichten. Es geht alles gut, nur Onkel Werner macht uns Sorge. In seinen Jahren ist Influenza eine böse Krankheit, weil die Erneuerungskraft fehlt.

*) Leiterin des Pensionats in Allenswood, in dem sich Marie Siemens damals aufhielt.

An seinen Schwager Friedrich Görz.

Berlin, 26. 1. 1893.

Ich kann Dir nur den Brief Elisens bestätigen. Der Eindruck, welchen der plötzliche Tod Deines Schwiegervaters auf uns alle gemacht hat, war gleichmäßig derselbe. Wir kommen alle nach und nach in die Lage, daß wir neue Beziehungen nicht mehr knüpfen; jeder Verlust wird dadurch um so unerseßlicher. Der einzige Trost ist dann das um so festere Aneinanderschließen innerhalb des vorhandenen Kreises. Dann muß man bei einander stehen, bis die Welle Einen oder den Andern wegschült und bis die nächste Generation an unsere Stelle tritt. Das Bild ist öde, aber doch nicht hoffnungslos. So wird auch die arme Lena in der Zurückbeziehung auf ihre Kinder und auf Dich den Trost wiederfinden. Jedenfalls hat sie das Bewußtsein, daß die Art des Todes geradezu ideal genannt werden kann. Was kann man sich Milderes denken, als einen Tod, welcher uns in voller Lebensfreude träumend hinwegnimmt, ohne Schmerz, ohne Furcht.

An seine Frau.

Berlin, 6. 5. 1893.

Meine Reise ist glücklich und bequem vor sich gegangen. Der Regen war nur lokal. In Niba war bereits wieder schönes Wetter. In München fand ich Schlafwagen und in Berlin erschien um 9 Uhr Rickert, sich über Politik und Alles mögliche beschwerend.

Ich habe dann auch Mittags um 12 Uhr die Sache nochmals auf meine Manier in die Hand genommen. Sachlich schien man einig werden zu wollen. Ich verlangte gesetzliche zweijährige Dienstzeit auf der einen Seite gegen Präsenziffer und neuen Kadres auf der anderen Seite. Der bayrische Minister von Crailsheim und der Staatssekretär von Bötticher sagten, daß es gehen werde. Aber sie konnten Caprivi nur „einschätzen“! Auf einen Besuch B.s heute früh um 9 Uhr äußerte er sich ablehnend gegen die unbedingte Verpflichtung. Mit „bedingter“ konnten wir nichts machen, und so fiel heute um 3 Uhr der Antrag Huene, weil unsere Leute nicht mitgingen, und der Reichstag ist aufgelöst. Ich habe mich von der Fraktion getrennt, mit der Minorität gestimmt und bin zweifelhaft, ob ich wieder aufgestellt werde.

An seine Tochter Marie.

Berlin, 19. 5. 1893.

Da Du die Insel Wight bereits kennst, so wird der Schmerz, auf die Reise verzichten zu müssen, erträglich sein. Es ist auch ganz gut, wenn man einmal hinter einander weg ordentlich arbeitet, sonst schmeckt einem schließlich das Vergnügen nicht mehr.

Ich muß jetzt auch schwer arbeiten und zugleich Politik treiben. Der Reichstag ist am 6. Mai aufgelöst worden, weil der Antrag der Regierung auf Vermehrung der Armee von der Mehrzahl der Liberalen und des Zentrums abgelehnt wurde. Sie hatten die Majorität mit 208 gegen 162 Stimmen. Ich trennte mich mit Alexander Meyer, Brömel und drei anderen von der Fraktion und stimmte für die Vermehrung, weil ich fürchtete, daß die Franzosen und die Russen wieder neuen Mut bekommen würden, wenn die Vorlage abgelehnt würde. Richter und Barth stimmten auf der anderen Seite, was ihnen im Herzen eigentlich heute leid tut. Dafür beantragte Eugen Richter, mich und die fünf anderen aus der Fraktion auszuschließen. Das mißfiel wieder Barth, Bamberger u. s. w.; sie sagten, daß in solchem Fall sie mit den Auszuschließenden mitgehen würden. In der Abstimmung stimmten 27 für, 22 gegen Ausschluß: unsere Freunde traten aus, und nun haben wir zwei freisinnige Fraktionen: die Freisinnige Volkspartei und die Freisinnige Vereinigung, zu welcher ich gehöre.

In meinem Wahlkreis war ich am 13. und 14. Mai. Natürlich gab es großen Lärm. Ich hielt eine schöne Rede, welche aber sehr kühl aufgenommen wurde. Aber man stellte mich doch schließlich wieder auf. Nun warte ich, ob Eugen Richter mir einen Gegenkandidaten heimlich aus den Dissentierenden in der eignen Partei aufstellen läßt, wozu er große Lust hat. Wenn dies geschieht, habe ich einen sehr schweren Stand, und die Uneinigkeit der Partei wird einem Konservativen zum Sieg verhelfen. Wenn dies nicht geschieht, wird die Sache leichter und ich werde wieder gewählt werden. Ich werde Dir unter Kreuzband einen Brief an die Coburger Zeitung senden, der in allen deutschen Zeitungen abgedruckt worden ist. Du kannst Dir danach daraus selbst einen Vers machen.

An seine Frau.

Berlin, 27. 5. 1893.

Annchens Kunstbegeisterung hat mir großes Vergnügen gemacht. Es ist mir eine Beruhigung, daß sie die Sachen aufmerksam betrachtet. Das Leiden der großen Städte ist, daß durch die vielfachen, auf die armen Kinder einstürmenden Eindrücke die Flüchtigkeit wächst. Diese Flüchtigkeit ist die Passivität, wodurch sich das kindliche Gehirn gegen die zu große ihm aufgedrängte Beobachtungsarbeit verteidigt. Nun muß man ihr eine Zeitlang Ruhe lassen, damit das Gehirn die Sachen verdaut.

Berlin, 1. 6. 1893.

Deine Depesche habe ich heute beantwortet. Es ist Alles wohl. Das Baby*) ist vergnügt und kräft schon ganz ordentlich.

Die Kinder gehen fleißig in die Schule. Lotte behauptet, daß sie nicht zurückgekommen sei. Annchen sagt, daß sie im Bruchrechnen etwas zurück sei, aber sie hat Vertrauen. Immerhin findet sie Gardone und Ahlsdorf schöner als die Schule.

Über meine Wahlnöte habe ich nichts weiter gehört. Rickert ist gestern Abend nach Danzig, um dort zu predigen. Dohrn geht morgen nach Ahlsdorf. Barth wird nach Waldburg gehen. Schrader ist in Wolfenbüttel. Der pommerische Kreis ist inzwischen durch Delbrück besetzt worden. Rickert schimpft indessen schon vorsorglich auf mich. Ich hoffe, daß die Nationalliberalen in ihrer Dummheit doch noch einen eignen Kandidaten aufstellen werden; dann stimmen unsere Leute für Träger, und ich bin auf der sicheren Seite.

Amerikanische Briefe aus dem Jahre 1893.

Aus Briefen von Frau Elise Siemens.

An ihren Vater.

Berlin, 8. 8. 1893.

An dem Datum siehst Du, daß ich schon wieder in Berlin bin. Nämlich heute in acht Tagen muß Georg nach New York; da bin ich gleich hier her gefahren, um seine Sachen nachzusehen und zur Abreise vorzubereiten.

*) Die Tochter Dora.

Georg geht hinüber wegen Willard, resp. der Northern Pacific. Er meint die Papiere stünden wohl schlecht, doch hält er das Geld nicht für verloren, bloß ein Verlust an Zinsen würde eintreten. Hoffen wir, daß es so ist. Aber ein Gutes hat die Sache gebracht: Georg hat jetzt an all die verschiedenen Menschen, die ihm ihr Geld zur Verwaltung übergeben, geschrieben, daß er diese Verantwortung nicht mehr tragen wolle, und darüber bin ich sehr froh. Denn wenn irgend Kursschwankungen kamen, drückte ihn immer viel mehr die Sorge um das Geld der Anderen, als um das eigene.

Miltsdorf, 15. 8. 1893.

Georg gedenkt Ende des Monats nach New York zu gehen, und so froh ich auch bin, daß er somit zehn Tage hin und zehn Tage zurück die erfrischende Seeluft hat, so froh werde ich auch sein, wenn er erst wieder zurück ist und diese ganze schwere Sorge hinter sich hat. Diese Northern Pacific hat ihm weder Tag noch Nacht Ruhe gelassen. Es ist die Unsicherheit, was drüben passieren mag und wie wohl wirklich alles ist, die ihn so quält. Und dann täglich die vielen Briefe voller Vorwürfe von all denen, die auch solche Papiere haben. Eine böse Zeit für den armen Mann.

Berlin, 12. 9. 1893.

Unsere Reise nach New York hat Georg auf den 23. 9. ab Bremen festgesetzt. Morgen soll ich die Plätze besorgen. Also wird es doch Ernst. Da es Georg anscheinend sehr gern will, daß ich ihm in all den kommenden unangenehmen Geschäften zur Seite bin, so will ich alle Bedenken unterdrücken.

An Georg Siemens' Mutter.

New York, 6. 10. 1893.

Da sind wir nun glücklich in der Neuen Welt. Wir haben das prächtigste Wetter und sehen stolz von unserm achten Stockwerk auf das Getriebe der Menschen da unten. Barth und Braunfels sind heute Nachmittag nach Dobbs Ferry, dem Willard'schen Sommeritz gefahren, weil morgen da eine Sitzung sein soll. Georg und ich fahren erst morgen

früh hinaus und sind morgen abend wieder hier. Georg ist so im innersten Herzen über Billard empört, daß er sich nicht entschließen konnte, auch nur eine Nacht unter seinem Dach zu schlafen.

New York, 9. 10. 1893.

Gestern war ich mit Georg bei Carl Schurz in Bulantico Hill. Wir fuhren gleich nach Tisch hinaus und gingen im hellen Sonnenschein den hübschen Weg von der Station zu seiner kleinen Holzbilla im großen, schöngelegenen Garten. Wir klingelten einige Male, allein es regte sich nichts. Georg meinte, wir wollten jetzt nur noch mal um das ganze Haus herumgehen und dann nach Hause. Als wir an einem kleinen Anbau an der Rückseite vorbeikamen, öffnete sich plötzlich ein Fenster, und Schurz rief uns zu, ob wir denn nicht zu ihm hereinkommen wollten. Er war mutterseelenallein zu Hause und hatte in seiner angebauten Studierstube unser Klingeln nicht gehört. Georg und Schurz waren gleich in lebhafter Unterhaltung. Mit einem mal kamen die Töchter Schurz', die einen Ausflug gemacht hatten, nach Hause. Schurz sowohl, wie Georg sahen voll Erstaunen nach der Uhr und konnten nicht begreifen, daß es schon 7 Uhr sein sollte, so schnell war ihnen die Zeit vergangen. Selbst ich konnte es kaum glauben, daß vier Stunden um sein sollten, und ich hatte doch bloß still zuhörend dabei gegessen.

An ihre Tochter Lili.

New York, 14. 10. 1893.

Mein Leben hier ist eigentlich ganz gleichmäßig einen Tag wie den anderen. Des Morgens, wenn die Herren nach dem Geschäft gegangen sind, begeben sich mich zunächst an das Reinigen von Georgs Kleidern, da im Hotel einem Niemand so etwas macht. Dann wird ausgebeffert, als ob ich mein Leben lang ein Schneider gewesen wäre, und darüber kommt die Zeit des zweiten Frühstücks. Da wandere ich denn alle Tage in ein anderes Restaurant, um für die Herren, die knapper in der Zeit sind, die Erfahrungen zu machen. Daran schließt sich eine Entdeckungstour durch die Stadt, von der ich dann Haufen fremdes Obst zum Abend mitbringe. Unterdeß sind auch die Herren nach Hause gekommen, wir essen zusammen Mittagbrot, und dann wird regelmäßig jeden Abend

Stat gespielt, weil die Herren einfach zu allem anderen zu abge-spannt sind. Dabei spielt das Obst eine große Rolle, denn es ist Be-lohnung für gewagte Spiele und treibt den Wagemut oft so hoch, daß helles Amüsement daraus entsteht und die böse Geschäfts-laune schnell verfliegt.

Aus Briefen an ihre Tochter Lili.

Milwaukee, 24. 10. 1893.

Wir sind gestern in einem Directionscar hierher gefahren, weil die Herren hier zu thun haben. So bequem bin ich aber noch nie gefahren, ein Jeder ein Schlafzimmer mit breitem gutem Bett, daneben noch ein Toilettezimmerchen, dann gemeinsam für uns Eßzimmer, Wohnzimmer und Küche. Dazu zwei Neger als Bedienung, und alles auf das Aus-gedachteste eingerichtet. Georg war empört über diese Uppigkeit der Herren Direktoren auf Kosten der Aktionäre. Nachts 2 Uhr kamen wir in Milwaukee an, unser Wagen wurde auf ein Nebengeleise geschoben, so daß wir ungestört weiter schliefen, und erst nachdem wir im Wagen behaglich gefrühstückt hatten, ging's in die Stadt. Aber auch da wartete wieder ein eleganter Directionscar der elektrischen Bahnen auf uns, und wir fuhren die ganzen Bahnlinien der Stadt ab.

An ihren Vater.

New York, 18. 10. 1893.

Ich muß Dir heute mit Bleistift schreiben, denn unser Wohnzimmer ist auch gleich Geschäftszimmer, und das einzige Tintenfaß bekomme ich nur, wenn kein anderer es braucht. Morgen wollen wir über die Niagara-fälle nach Chicago und werden dort gerade an Georgs Geburtstag ein-treffen. Unser Leben hier war eigentlich wie das Leben in Berlin. Die Herren gehen morgens „down town“ und kommen Abends recht müde und abge-spannt wieder. Von geschäftlichem Erfolg läßt sich noch wenig sagen, die Sache ist sehr schwierig, es arbeitet sich langsam. Vor eini-gen Tagen war hier im Hotel eine böse und auch interessante Unterredung. Billard war hier, und die Herren haben ihm einmal sehr klar gesagt, was sie von ihm hielten. —

An ihre Tochter Lili.

New York, 1. 11. 1893.

Es freut uns sehr, daß gute Freunde Dir so treulich helfen in allem, was Dir jetzt ohne uns schwer werden könnte. Das sind andere Freunde als z. B. Willard, mit dem eben hier nebenan eine sehr heftige Unterredung stattfindet. Du kannst Dir gar nicht denken, wie der Vater sich sehnt, hier aus all der schweren und unangenehmen Arbeit heraus zu kommen. Ich weiß ja, daß es Dir manchmal schwer werden mag, die lange Zeit allein für Kinder und Haushalt zu sorgen; aber ich sehe doch auch täglich, wie gut es ist, daß ich mitkam; denn die armen geplagten Herren haben es recht nötig, des Abends ein bißchen aufgeheitert und auf andere Gedanken gebracht zu werden.

An Georg Siemens' Mutter.

New York, 4. 11. 1893.

Georg läßt Dir sagen, Du solltest Dir keine Sorge machen; so viel Geld hätten wir immer noch, um braven Menschen aus der Not zu helfen. Du hast es ja selbst so oft erlebt, daß Georg, der oft über das geringste nachlässig ausgegebene Geld so ärgerlich werden kann, mit vollen Händen gibt, wo er meint helfen zu können.

New York, 6. 11. 93.

Wir reisen also am 14. 11. mit der „Lahn“. Diese Woche müssen wir noch ein paar Dinners mitmachen, zu denen wir halb durch ein Mißverständnis gezwungen sind. Georg hatte in Berlin darauf bestanden, daß ich einige elegante Toiletten mitnehmen sollte. Die haben bis jetzt geduldig im Schrank gehangen, und wir waren nicht böse darüber. Da hat mich vor Kurzem eine Dame, ihr doch mal irgend eines meiner Kleider zu zeigen, sie wolle gern deutsche Mode sehen. Ich dachte an nichts böses und machte den Schrank auf; da lachte sie hell auf und sagte, also hat mein Mann doch recht, und erzählt mir nun, Georg habe bisher alle Einladungen abgelehnt und eifrig dabei bedauert, daß ich so gar keine Gesellschaftstoilette mitgenommen hätte. Leider hatte er aber dann vergessen mir das zu sagen, und so müssen wir denn nun noch ein paar Dinners mitmachen.

Georg Siemens an seine Mutter.

Chicago, 26. 10. 1893.

Du schreibst so fleißig, und wir sind so faul. Aber Du wirst uns entschuldigen, wenn Du bedenkst, daß wir ziemlich viel herumfahren, fortwährend Konferenzen abhalten und daß ich dann ausführlich nach Berlin berichten muß, von wo ich Instruktionen zu erlangen habe. Die Geschäfte sind nicht ganz so gut, wie sie sein könnten; aber sie geben doch manche Hoffnung für die Zukunft, so daß ich an einem schließlichen guten Ende nicht zu verzweifeln brauche.

Wir gingen am 19. 10. von New York nach dem Niagara, wo wir am 20. 10. blieben. Er hat auf Elise einen großen Eindruck gemacht. Am Abend fahren wir von dort nach Chicago, wo wir am 21. 10. mittags ankamen und meinen Geburtstag festlich begingen. Hier hat mir ein Geschäftsfreund sein ganzes, am See belegenes, reizendes Haus nebst dem dazu gehörigen Diener zur Verfügung gestellt, und wir haben fünf Mann hoch bequem darin gewohnt; viel bequemer als in unserer eignen Wohnung in der Tiergartenstraße. Elise hat fleißig die Ausstellung besucht, wo sie von Berliner und New Yorker Freunden „pilotiert“ worden ist. Ich habe meine Geschäftsgänge gemacht. Am Dienstag sind wir in einem eignen Salonwagen nach Milwaukee gefahren. Während ich mein Geschäft besorgte, haben verschiedene Honoratiorendamen der Stadt Elise abgeholt, sind mit ihr in einer Kutsche durch die Parks, Anlagen usw. gefahren, und am Abend sind wir in unserm Salonwagen wieder nach Chicago zurück. Heute abend geht es nach Cincinnati.

Du siehst, daß es uns nicht ganz schlecht geht. Dazu wunderbares, warmes Wetter, was mir noch immer gestattet, auf den Überzieher zu verzichten. Die Ausstellung ist großartig. Ich glaube nicht, daß in Europa etwas Ähnliches überhaupt hergestellt werden könnte. Die Anlagen kosten etwas über 100 Millionen Mark, und diese ganzen Kosten sind durch Einnahmen aus Eintrittsgeld, Restauration u. dgl. heute schon wieder herausverdient.

Am ersten Abend war eine geradezu verblüffend schöne und reiche Illumination dieses Komplexes, der einen Umfang hat, wie der Tiergarten vom Brandenburger Tor bis zum Großen Stern.

kurz, von Deinem Glauben, daß hier ein unkultiviertes Land sei, mußt Du zurückkommen. Im Gegentheil: Die Amerikaner fangen bereits an, uns für eine Art zurückgebliebener Wilder zu halten. So hat mir neulich eine Dame gesagt: „Denken Sie sich in Deutschland habe ich ein Hotel gefunden, wo ich mit einer Kerze (statt elektrischem Licht) zu Bett gehen mußte! Die armen Leute!“ — Diese Dame war aus Spokane Falls, wo im Jahr 1883 noch ein indianisches Lager war, während heute dort eine Stadt von 50,000 Menschen aufgebaut ist.

Briefe aus den Jahren 1894 bis 1898.

Aus einem Brief seiner Frau an ihren Vater.

Riffingen, 2. 7. 1894.

Georg war 24 Stunden hier, um nach uns zu sehen. Er hat in der Zeit drei Glas Rakoczj und ein Glas Pandur getrunken, ein Bad genommen, drei Romane gelesen und zwölf Stunden geschlafen. Am 23. und 24. d. M. hat er in Zürich Sitzungen und will dahin seine drei großen Töchter mitnehmen. Er ist nämlich insgeheim ein sehr eitler Vater, wenn er auch gerade umgekehrt tut. Als er im vorigen Jahre Lili mit in Hamburg hatte wo sie als „Elektra“ bei der Festtafel gefeiert wurde, kam er viel stolzer darüber nach Hause zurück als das Kind selbst.

Aus einem Briefe Georg Siemens' an seine Frau.

Berlin, 11. 7. 1894.

Ich sitze hier tief in der Arbeit und finde täglich mehr, daß mein Gehirn und meine Nerven nicht mehr ausreichend sind. Wenn ich hier keine Situation schaffen kann, wonach ich nur die Oberaufsicht zu führen habe, ohne die tägliche kleine Arbeit tun zu müssen, muß ich fortgehen.

An seine Tochter Marie.

Berlin, 7. 1894.

Mama schickt mir Deinen Brief mit der Frage wegen des Congo. Dieselbe ist nicht ganz leicht zu beantworten. Ich will es aber versuchen.

Der Congo-Staat wurde durch eine internationale Konferenz in Berlin (gleich nach der Stanley-Expedition, deren Bedeutung man wohl überschätzt hatte) im Jahre 1885 errichtet. Er wurde für neutral und dem

Handel aller Nationen offen erklärt; seine Grenzen wurden durch Verträge, welche seine Regierung mit den einzelnen großen europäischen Ländern (zuerst Deutschland, dann England, Niederlande und Frankreich) abschloß, festgesetzt und anerkannt. Seine Einkünfte erhielt er durch eine jährliche Subvention des Königs von Belgien und des Staates Belgien.

Im Jahre 1888 beschloß die Regierung, eine Eisenbahn von 350 Kilometer Länge zu bauen, hatte aber das Geld nicht. Man beschloß, das Geld durch eine Loosanleihe aufzubringen, indem man den betreffenden angrenzenden europäischen Ländern Versprechungen für Erteilung der Erlaubnis zum Loosverkauf in dem betreffenden Lande machte. Dies gelang bei Frankreich. Frankreich gab die Erlaubnis (von welcher übrigens später kein Gebrauch gemacht worden ist) gegen die von dem Belgischen König gemachte Zusicherung, daß der Staat Congo nach dem Tod des Belgischen Königs an Frankreich fallen sollte.*)

Gegenwärtig bemüht sich England unter Herrn Rhodes seine Macht von Süden nach dem Norden auszudehnen. Dabei liegen ihm der Congo und die deutschen Besitzungen im Weg (welche an einander anstoßen). Da suchte man die Verbindung zwischen Süden und Norden dadurch herzustellen, daß man einen Teil des Congo-Staates auf ewige Zeiten gegen Hergabe eines anderen Landstückes pachtete. Dadurch erhielt England das Recht, seine Truppen, Telegraphenlinien u. s. w. u. s. w. auf dem gepachteten Terrain hindurchzuführen. Durch dies Abkommen aber wurden zwei Parteien verlezt:

1. Frankreich, weil seine Anwartschaft auf den Congo-Staat dadurch eine ihm unangenehme Änderung erlitt,

2. Deutschland, weil es sich sagte, daß das starke England ihm als Nachbar (das gepachtete Land lag nämlich längs der deutschen Grenze) ein unangenehmerer Nachbar werden könne als der schwache Congo-Staat.

Frankreich schrieb daher Noten und protestierte. Die englische Erwiderung lautete, daß dazu noch keine Zeit sei, weil das Heimfallsrecht ja noch nicht eingetreten sei. Man stellte sich daher taub.

*) Ein solches Versprechen wurde nicht gegeben; vielmehr wurde Frankreich nur ein „Vorkaufsrecht“ zugefagt.

Deutschland protestierte nicht. Aber es erklärte, daß es 1886 die Neutralität des Congo-Staates in derjenigen Größe und in demjenigen Umfang anerkannt habe, welcher durch die Congo-Akte bestimmt sei. Wenn man eine Veränderung durch einen so umfangreichen Tauschpachtvertrag vornehme, so halte es sich nicht mehr für gebunden, die Neutralität des Congo-Staates noch weiter anzuerkennen.

Diese Erklärung ist formell richtig und war den Engländern unangenehm. Die Verhandlungen sind noch nicht beendet. Aber die englische Regierung hat bereits in der Presse darauf vorbereiten lassen, daß man Deutschland zu befriedigen wünscht.

Es ist für England, dessen Diplomatie sehr schlecht geführt war, ungemein schwierig, eine anständige Rückzugslinie zu finden, ohne den Franzosen Gelegenheit zum Triumphgeschrei zu geben. Auf anderweite Kompensationen, z. B. in Ostafrika, läßt man sich in Deutschland kluger und anständiger Weise nicht ein, und so steht die Sache zur Zeit noch offen.

An seine Frau.

Berlin, 11. 7. 1894.

An Fräulein Souvestre schicke ich heute das Geld. Der Brief über Marie ist sehr schmeichelhaft, aber man darf Eines nicht vergessen: ich kann mich aus meiner Jugend (wo ich mehr beobachtet habe, als Andere dies zu thun pflegen) noch recht gut auf dergleichen Naturen besinnen, Beweglichkeit des Geistes und der Phantasie, Liebenswürdigkeit und bescheidenes Benehmen, Weichheit im Verkehr — — — aber — — — kein fester Wille. Für dergleichen Naturen ist es sehr wesentlich, in was für Hände sie fallen: dieselben modeln sich nach ihrer Umgebung um. Denjenigen Naturen, welche ärmer an Gedanken, Zweifeln u. s. w. u. s. w., dafür aber stärker an Willen sind, geht es häufig sehr viel besser.

An den Geh. Ober-Reg.-Rat Dr. jur. von der Leyen, Charlottenburg.*)

April 1895.

Sie konnten mich nicht mehr erfreuen, als Sie dies durch Ihre freundschaftlichen Worte vom 5. April gethan haben.

*) Antwort auf einen Glückwunsch aus Anlaß des 25jährigen Bestehens der Deutschen Bank.

Die Tätigkeit eines Kaufmanns pflegt in Beamtenkreisen betreffs ihrer Nützlichkeit nicht in besonderer Achtung zu stehen; meiner Ansicht nach, weil die Herren noch zu sehr von den Begriffen früherer Jahrhunderte erfüllt sind und von dem kolossalen Wechsel in der Beziehung der Kräfte zu einander, wie derselbe seit fünfzig Jahren eingetreten ist, sich noch keine Vorstellung machen können.

Ich danke Ihnen herzlich für Alles, was Sie mir gesagt haben. Wenn die Theorie der Regierung und die ausführende Praxis des Industriellen und Kaufmanns zusammenwirken, werden wir für Deutschland noch ein ganz schönes Stück Arbeit leisten können.

An Herrn Generalkonsul Eugen Gutmann, Direktor der Dresdner Bank, Berlin.

April 1895.

Nichts konnte mir angenehmer sein als Ihre schönen Rosen, welche mir den Beweis liefern, daß Sie mit mir der Ansicht sind, man könne geschäftlich verschiedene Zwecke verfolgen und doch persönliches Wohlwollen für einander sich gegenseitig bewahren. Wenn diese Überzeugung in uns beiden gleichmäßig stark bleibt, so wird auch mit Notwendigkeit sich später die Einsicht einstellen, daß es eigentlich nicht der Mühe wert war, sich um geschäftliche Fragen zu streiten. Ich habe von dem Justizrat Horwitz die Redensart gelernt, die er mir entgegenwarf, als ich einmal sehr tief erregt war: „In 500 Jahren spricht kein Mensch mehr darüber.“ In diesem Witz liegt mehr philosophische Wahrheit als in tausend Büchern. Meinen Sie nicht?

Aus einem Brief seiner Frau an seine Tochter Lili.

Stresa, 26. 4. 1895.

Hier ist es wirklich wunderbar schön, und weißt Du, was das Erste war, was Dein Vater sagte: „Das muß Lili auch sehen!“ Er muß am 6. Mai in London sein und will Dich dann auf dem Rückweg über Berlin mit hierher nehmen.

Es ist so amüßant, wie die Vater-Eifersucht manchmal bei ihm zum Vorschein kommt. Dieser Tage trug er mit Vorliebe eine Art Tennis-hemd, und als ich ihn um ein anderes Costüm bat, meinte er ganz ge-

kränkt: „Natürlich gefällt Euch das bloß an dem Kurlbaum.“ Er steht noch immer unter dem Eindruck der von ihm so unerwarteten Sache.*) Ich werde es nie vergessen, wie er damals, als ich versuchte, ihn sachte vorzubereiten, daß er seine Älteste wohl bald hergeben müsse, mir antwortete: „Ach, Ihr Frauenzimmer wollt immer Verlobungen voraussehen! und nun gar dieser Kurlbaum, der denkt nicht ans Heiraten, der ist der geborene Junggefelle!“

Stresa, 29. 4. 1895.

Wir kommen uns hier schon vor wie Alt-Angefessene, und der Vater ist sehr stolz, daß die Bootleute aufhören, ihm eine „barca“ anzubieten. Nachdem ich meinen italienischen Haushalt in Gang gebracht hatte, bin ich mit Vater auf Entdeckungsreisen im Gebiet der Villa gegangen. Dabei entdeckte der Vater große Nester der Kiefernraupe, holte gleich eine Leiter, und dann wurden die abgeschnittenen Nester feierlich verbrannt. Seitdem gefällt dem Vater die Villa noch viel besser, und seine Neigung, sie zu kaufen, ist sehr gewachsen. Ich bin nicht dagegen. Das Terrain ist groß, die Villa sehr gut gebaut und der Preis sehr niedrig. Dazu die Gegend so schön, Stresa so weit von Berlin, daß dies wohl ein wirklicher Erholungsort für Vater werden könnte.

Georg Siemens an seine Mutter.

Berlin, 19. 9. 1895.

... Und die Bismarckspende?! Trotz aller Fehler dieses Mannes darf man nie vergessen, daß wir ohne denselben schwerlich ein deutsches Reich hätten; und die Leute dürfen nicht vergessen, daß die Vorteile des Deutschen Reiches auch jedem Einzelnen unter denselben zu Gute gekommen sind. Wenn heute ihre Tagelöhne höher sind als früher, so hat das Deutsche Reich auch etwas dazu beigetragen; denn die politische Macht hat eine erhöhte industrielle Tätigkeit zur Folge gehabt, unter welcher auch das platte Land Vorteile eingeheimst hat. Wenn da jeder Mann einen Groschen zahlt, so ist das nicht zu viel. Seit Bismarck 80 Jahre geworden ist, ist man berechtigt, nur an seine guten Seiten zu denken.

*) Verlobung der Tochter Lili mit Dr. Ferdinand Kurlbaum, damals Assistent an der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt.

Berlin, 8. 11. 1896.

Die Gesellschaften fangen langsam an, und mir gruselt schon davor, fast so wie Elise vor Nonnendorf*) gruselt. Aber als Geschäft wird die Sache doch gut werden, wenn man nur Andrae fürs allererste freie Hand läßt und mit den Ansprüchen an die Wirtschaft anfänglich bescheiden ist. Dann wird es auch nicht allzuviel Ärger geben. Ärger entsteht bekanntlich am öftesten dann, wenn man in seinen Ansprüchen weiter geht, als der Ausführende zu leisten im Stande ist.

Wir werden wahrscheinlich diese Weihnachten nicht nach Ahlsdorf kommen. Es ist möglich, daß meine italienischen Schwierigkeiten mich in diesem Winter zu längerem Aufenthalt in Italien zwingen; dann werde ich Elise vorschlagen, auf einige Zeit nach Stresa zu gehen.

Lotte ist sehr fleißig: hört Collegia und flückt Wäsche. Mariele führt die Wirtschaft, Dädchen ist überall die Erste in der Klasse, und Baby tanzt in der Stube herum.

Aus einem Brief seiner Tochter Marie an seine Frau.

Rom, 20. 1. 1897.

Rom ist so schön, daß man nicht weiß wo mit der Erzählung all der Herrlichkeiten anfangen, und doch möchtest Du wieder mal etwas von Deinem lieberlichen Volk hören, nicht wahr?

Den letzten Bericht hat Dir wohl Lotte aus Genua geschickt, gerade ehe wir abreisten, und so will ich da fortfahren.

Am Morgen unserer Abreise bin ich mit dem Vater noch in aller Eile in die Via degli Orefici gegangen, und dort haben wir der Lotte zwei Filigran-Hutnadeln und ein kleines Kettchen gekauft für den Geburtstag. Und kaum waren wir im Hotel und trockneten unsere nassen Kleider und Stiefel, so fuhr auch schon der Omnibus vor, und fort ging's nach Rom. Auf dem Bahnhof kamen wir an 50 Minuten, sage und schreibe fünfzig Minuten, vor Abgang des Zuges, und doch hat nicht viel gefehlt, so hätten wir ihn veräuimt. Das ist auch eine Sache, die bloß uns passieren kann. Also paß auf! Lotte und ich stehen ganz harmlos da und warten beim Handgepäck, während der Vater die Billets besorgt und dann an die

*) Das Gut Nonnendorf hatte Georg Siemens damals zugekauft.

Gepäckexpedition geht. Es dauert keine fünf Minuten, so kommt er wieder und fragt, ob er mir vielleicht die Billets gegeben hätte. Nein! Er beklopft sich von oben bis unten und geht. Es dauert eine Weile, er kommt nicht wieder. So gehen wir hin, suchen ihm höchst eigenhändig alle Taschen durch, lauter Cigarrenstummel und Streichhölzer, aber keine Billets. Die Gepäckträger fangen an sich für den Fall zu interessieren, fassen auch mal in die Manteltasche. Keine Billets! Nun war es mittlerweile ziemlich spät geworden, also mal erst fix: eine expediert das Gepäck, eine fragt am Billetschalter, ob sie am Ende liegen geblieben wären. Nichts! Der Vater läßt sich die Billetnummern geben, und damit ziehen wir zum Capo Statione; der Vater hält ihm eine italienische Ansprache: das wären die Nummern, die Billets wären zum Teufel, ob er damit reisen könnte? Unmöglich! Also er wieder zurück, die Treppe rauf, und er ersteht nochmal drei biglietti per Roma. Nun waren es noch fünf Minuten vor Abgang des Zuges. Sowie die letzten drei biglietti coupiert waren, findet der Vater die ersten drei ganz unten in seinem Mantel zwischen Futter und Oberstoff. Nun schnell eine Schere heraus, ein Gepäckträger schneidet ein Loch ins Futter, ein anderer zieht die Billets heraus, zehn andere gucken zu, zurück zum Schalter, sich das Geld wieder geben lassen und dann eins, zwei, drei, rin in den Zug! Und wie wir nach all den Abenteuern drin saßen, selig noch bis in den Zug gekommen zu sein, bleibt der noch zehn Minuten nach der Zeit auf dem Bahnhof, um doch die Reise würdig mit einer Verspätung anzufangen.

— — — — —

Schade bloß bei all den Herrlichkeiten, daß der arme Vater nie mitkann. Er hat böse Geschäfte hier, die immer im letzten Augenblick über den Haufen fallen, so daß er wieder von vorn anfangen muß.

Georg Siemens an seine Mutter.

Stresa, 24. 4. 1897.

Meine Absicht, noch vor der Abreise nach Italien zu Euch nach Mhlsdorf zu kommen, konnte ich leider nicht ausführen. Es ist eine geradezu verzweiflungsvolle Arbeit, aus dem Berliner Geschäft loszukommen, und ich kann dies nur bewerkstelligen, indem ich durch eine Kombination von auswärtigen Sitzungen eine geschäftliche Notwendigkeit zum Reise-

antritt künstlich erzeuge. Dies hatte ich auch gegenwärtig getan, indem ich drei—vier Sitzungen (Zürich, Basel, Schaffhausen) in der Schweiz zusammen legte; aber ich hatte mich darin getäuscht, daß ich annahm, ich könne 24 Stunden früher abreisen und über Mhlödorf nach der Schweiz gehen. Vielmehr wurde ich bis zur letzten Minute in Berlin zurückgehalten, weil Amerikaner und Türken mich zugleich mit Beschlag belegten. Dann aber bin ich von der Schweiz direkt hierher gegangen, wo das schönste Frühjahr herrscht; Kastanien und Erdbeeren blühen, der Azaleenberg am Hause prangt im schönsten Flor, die Temperatur ist gemäßigt, die Sonne noch recht diskret, kurz es ist so wie Anfang Juni bei Euch. Wir sind nach und nach ganz gut eingerichtet. Zwei Nichten, Lotte Görz aus Mainz und Harriet Görz aus Staßfurt sind zum Besuch der Kinder mitgekommen. Zu unserer silbernen Hochzeit wird voraussichtlich Hermann Görz mit seiner jungen Frau auf der Heimreise von ihrer Hochzeitstour vorsprechen; dann werde ich möglicherweise wieder fort müssen, weil die türkischen Sachen nicht ganz glatt gehen. Aber Elise wird dafür den Besuch ihres Vaters haben, der sich für Mitte Mai angekündigt hat. Ob ich denselben werde abwarten können, kann ich noch nicht übersehen. Jedenfalls habe ich die angenehme Empfindung, daß die intellektuelle und körperliche Erschöpfung, an welcher ich im vorigen Frühjahr litt, in diesem Jahr vollständig verschwunden ist. Schon am dritten Tage meines hiesigen Aufenthalts war ich wieder ganz frisch, und wenn ich im vorigen Jahr fast zwei Monate gebrauchte, ehe ich wieder frisch wurde, so kann ich sagen, daß in diesem Jahr drei Wochen vollständig genügen werden. Und schließlich sind drei Wochen Bummel auch ganz genug.

Von Lili habe ich mit Vergnügen gehört, daß Du Dich mit dem Winter gut abgefunden und mit der Wasserleitung ausgeföhnt hast. Wenn wir in Mhlödorf erst wieder gutes Wasser in bequemer Form haben, wird die Neigung für diesen Aufenthalt auch wieder wachsen. Das Fehlen mancher Bequemlichkeiten, an welche Dienstkleute und Familie sich nach und nach gewöhnt hatten, verminderte in den letzten Jahren die Begeisterung für den Landaufenthalt. Man muß da Konzessionen machen, denn gewaltsame Pädagogie verfehlt häufig ihren Zweck. Und Dienstmädchen und Kinder haben häufig größeren Einfluß als der sogenannte Hausherr.

An seine Mutter.

Berlin, 1. 1. 1898.

Meine Hoffnung und mein Wunsch, Dir zum neuen Jahr persönlich zu gratulieren, ist mir leider nicht in Erfüllung gegangen. Ich hatte gedacht, daß ich mit dem 31. 12. 97 meine Stellung in der Deutschen Bank aufgeben und als freier Mann meiner Familie und meinen Neigungen leben könnte. Eine unüberlegte Handlung, der Ankauf eines großen Postens Aktien der Wiener Tramway für die Deutsche Bank, hat aber zu so vielen Komplikationen geführt und mich in einen solchen Rattenkönig von Geschäften gestürzt, daß ich nicht fort kann, ehe nicht diese Sache abgewickelt ist. Es würde eine unanständige Handlung sein, wenn ich durch meinen Weggang meine Kollegen zwingen wollte, diese undankbare Arbeit allein zu übernehmen: und so muß ich noch ein halbes Jahr warten.

Hoffentlich verbringen wir dann einen schönen Herbst mit einander. Du hast die Aufgabe bis dahin Deinen Husten ganz los zu werden. Und ich vertraue darauf, daß die Unterbrechung Deiner Einsamkeit durch den Besuch der Generalin Dir — trotz der damit verbundenen kleinen Unannehmlichkeiten — körperlich und geistig wohl tun wird. Der armen Frau erweisest Du Deinerseits einen großen Gefallen und gibst ihr eine gewisse Sicherheit wieder. Wittwe sein, ist an sich schwer, aber arme Wittwe sein, ist sehr, sehr schwer.

Briefe von der Orientreise Herbst 1898.

Aus Briefen von Marie Siemens an ihre Mutter.

Konstantinopel, 9. 10. 1898.

... Hier ist Alles in voller Thätigkeit für die Ankunft des Kaisers. Viele Straßen sind mit Steinen beworfen und sollen noch chaussiert werden. In der rue de Pera hat der Sultan verschiedene Häuser niederreißen und neu aufbauen lassen. An andern wird die vordere Hälfte abgeschnitten, die Stuben bleiben bestehen, die Möbel bleiben drin und dann wird eine Marmorfassade drangebaut. Und Alles soll noch fertig werden.

Konstantinopel, 14. 10. 1898.

Vater hatte neulich auf der Brücke ein kleines Abenteuer. Seine Pferde gingen durch (zufällig fuhr er gerade an uns vorbei), und der Kutsher brachte sie erst knapp vor dem Geländer zum Stehen. Nun war es sehr amüſant zu ſehen, wie die vorübergehenden Türken auf ihn zukamen, ihm die Hand gaben und ihm gratulierten. Aber auch ein griechiſcher Geiſtlicher kam auf ihn zu, beglückwünſchte ihn und fragte, ob er nicht gleich aus Dankbarkeit für ſeine Errettung etwas für die Armen geben wolle.

Heute war Selamlif. Daſ iſt ein wundervolles Bild. Vater war nachher zum Sultan befohlen, und dieſer überreichte ihm perſönlich den Oſmanie erſter Klaſſe, ſteckte ihm ſelbſt eine Zigarette an und ſagte, er würde ſeinen „deux filles“ auch ich weiß nicht welchen Orden geben. Ein Pferd wäre mir lieber!

Noch eine hübsche Geſchichte: Der Sultan läßt die Straßen für den Kaiſer in Ordnung bringen. Daß ſie Sand nehmen, wo ſie ihn finden, ob eine Mauer dabei einfällt oder nicht, iſt klar. Aber ſie bauen einen Quai aus mit Sand gefüllten blechernen Petroleumkiſten, verſtärkt durch einige Pfähle. Daſ iſt doch originell.

Konstantinopel, 21. 10. 1898.

Dienſtag war Ankunft des Kaiſers. Vater weckte uns um 7 Uhr mit der Nachricht der Kaiſer wäre ſchon lange da. Wir ſtanden alſo auf, tranken Kaffee und gingen dann auf das Dach der Botſchaft. Nach einiger Zeit konnte man mit Hülfe des Fernrohrs auch die Schiffe erkennen. Sie kamen langſam näher, leider in ziemlichem Nebel, um die Serailſpiße herum. Die türkiſchen Schiffe feuerten ihre Kanonen ab, die deutſchen antworteten mit den üblichen 21 Schüſſen, der ganze Bosphorus wimmelte von Booten, Raiſs und Dampfern, die Sonne zeichnete eine breite goldene Bahn über das Waſſer. Es war ein ſchönes Bild. Und die deutſchen Schiffe ſahen wirklich recht majeſtätisch aus, wohl den Aufwand wert. Sie gingen vor Dolma Bagtſche vor Anker, die Mouches ſchifften das Gefolge aus, zuletzt den Kaiſer. Der Sultan erwartete ſie und fuhr mit ihnen hinauf nach Yildiz. Die ganze Sache dauerte ungefähr zwei Stunden. —

Mittwoch früh fuhren wir nach Haidar-Paſcha, die Herren wollten

alles nochmal durchsprechen und die letzten Anordnungen treffen. Der Kaiserzug ist recht hübsch, alles mit Seide ausgeschlagen, sehr elegant und nett, die Station voll Fahnen und die Direktoren voll Aufregung. Wir sahen uns auch den noch nie benutzten Sultanswagen an, der von außen sehr hübsch mit persischen Mustern bemalt ist.

Am Dienstag Abend mußte der Vater zum Sultan zum Diner.

Donnerstag war nun das große Ereignis. Um ½6 Uhr standen wir auf, um 7 Uhr waren wir unten an der Mousse und warteten eine halbe Stunde auf das Bouquet für die Kaiserin, und dann gings los in Frack und Angströhre und Orden. In Haidar-Pascha war die Station sehr hübsch mit Fahnen, Guirlanden und Blumentöpfen geschmückt, ein großer Triumphbogen stand am Ufer weithin sichtbar, und Teppiche waren über die ganze Station gelegt. Das Borchardt'sche Frühstück war ausgeblieben, und sie hatten noch im letzten Augenblick ein Büffet zusammenstellen müssen. Zander*) hatte Fächer für die Damen malen lassen; die Bücher mit den Ansichten von Anatolien, ein sehr schön gemalter und geschriebener Bericht über die Bahn, ähnlich wie Meßbücher auf Pergament geschrieben, alles sollte noch an Ort und Stelle. An jeder Thür klebten noch drei oder vier Arbeiter und putzten die Griffe. Das Geländer am kaiserlichen Aussichtswagen wurde noch mit Sandpapier abgerieben, als das kaiserliche Rail schon anfuhr. Wir gingen auf die uns angewiesene Terrasse und sahen von da alles sehr gut.

Erst kam die Botschaft, schließlich nach einigem Warten und Ungewißheit mehrere Rails, wovon das eine mit zwölf Ruderern, sehr schön bunt bemalt, mit goldenem Schnabel und wunderbar schön eingelegter Holzarbeit, das kaiserliche war. Die Soldaten, die von Haidar-Pascha bis Heraké die ganze Linie entlang standen spielten Heil Dir im Siegerfranz, die Herren wurden vorgestellt, Vater sagte einige Worte zur Begrüßung (die Rede, die in den Zeitungen steht, hat er bloß halten wollen), und dann gings im Zug nach dem Bahnhof. Voran das Kaiserpaar, Rudolf Lindau neben dem Kaiser, der Vater neben der Kaiserin; die deutschen Schulkinder, die dicht am Weg aufgestellt waren, fingen an zu singen, die ganze Gesellschaft krabbelte einer nach dem anderen in den Zug, und

*) Generaldirektor der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft.

im Herausfahren grüßte der Kaiser noch sehr liebenswürdig. Unterwegs zeigte der Kaiser großes Verständnis für die ganze Sache; er sowohl, wie die Kaiserin waren außerordentlich liebenswürdig. Auch das Buffet fand Anerkennung. Erst wollte der Kaiser nichts von Essen wissen und sagte zur Kaiserin, die ihn dazu aufgefordert hatte: „Ach das ewige Essen, da wird man bloß so dick.“ Dann aber meinte die Kaiserin: „Wilhelm, sieh Dir's bloß mal an, das sieht doch sehr gut aus.“ Da ging er hin und ließ sich die Sachen gut schmecken. — Am Abend schickte der Sultan, ob der Kaiser keine Lust habe ins Theater zu gehen; er meinte aber, nach einem so schönen Tag habe er keine Lust mehr ins Theater zu gehen, ließ sich Bier und einen Tschibuk kommen und ging früh zu Bett. Wir sind, nachdem die Sache vorbei war, mit unserer Mouche noch an der Küste entlang gefahren bis fast an die Prinzeninseln. Vater kam Abends sehr befriedigt von der Kaiserfahrt zurück.

Konstantinopel, 28. 10. 1898.

Ich muß Dir doch auch noch einen Bericht über unsere Angora-Ronia-Tour schicken. Eine solche Reise werden wir sobald nicht wieder machen. Einmal im kaiserlichen Extrazug mit allen nur erdenklichen Bequemlichkeiten, alles zur freien Verfügung, mit der Erlaubnis, im Fahren von einem Wagen zum andern zu gehen, und wo es Dir gefällt, hält der Zug nach Belieben. Besonders auf der ersten Strecke hinter Sabandscha, wo die Bergbahn beginnt und die Herren Vater einige Brücken und Reparaturen zeigten. Wir sind natürlich immer mit rausgekrabbelt, haben uns gute und schlechte Mieten befehen und haben auch einen Tunnel inspiziert, der in einen rutschenden Berg gebaut ist.

In Afiun-Karahissar sahen wir uns die Fabrikation der Tischchen an, die Vater so liebt. Kannst Du Dir vorstellen, daß der Mann dazu nichts weiter hat, als einen Hammer, ein Messer und eine Feile! — Kutahia ist eine todte Stadt. Die Antwort des alten Türken, der die Fahencen malt, als Vater ihm anbot, ihn nach Paris zur Ausstellung zu schicken: „Ich kann nichts mehr lernen, ich weiß schon alles“, ist bezeichnend für die ganze Stadt. — In Eskishehir bekam Vater ein Ständchen; durch ein Geburtstagstelegramm aus Mainz, das weiter telegraphiert wurde, war die Sache bekannt geworden.

Georg Siemens an seine Frau.

Konstantinopel, 30. 10. 1898.

Geehrte Frau Doctor,

Leider muß ich Dich noch immer mit „Frau Doctor“ anreden. Man hat mich früher einmal (noch in Berlin) gefragt, ob ich Geheimrat werden wollte; ich habe geantwortet, daß ich unter dem Namen „Der Doctor“ bekannt sei und daß mir dies genüge; und so ist dieser Kelch auf Zander übergegangen, dessen Frau sich jedenfalls mehr darüber freut, als Du dies vielleicht getan hättest. —

Ich hatte die Absicht, am 1. November nach Smyrna zu gehen, dort drei Tage zu bleiben, etwa am 6. in Athen einzutreffen und von dort am 12. November wieder fortzufahren. Das hat sich zerfchlagen. Ich bleibe mindestens bis zum 5. oder 6. November hier, teils der Jugend wegen, teils auch aus Rücksicht auf mich selbst, nachdem ich einige verunglückte Experimente an mir vorgenommen, um zu wissen, wie weit ich mich ohne Schaden erkälten und wie weit ich mir ohne Schaden den Magen verderben könnte. Marie macht sich sehr wichtig als Doctor. Da das Wetter noch immer ganz gut ist und nach Versicherung der Sachkenner bis Mitte November in Athen gutbleiben wird, so ist die Sache nicht weiter schlimm.

Aus Deinen Briefen ersehe ich, daß mein Ruhm bis Mhlisdorf und Herzberg gedrunken ist. Obgleich wir hier Boffische Zeitung und Börsen-Courir halten, habe ich doch nichts davon gelesen, weil wir zur Zeit des Eintreffens dieser Nummern in Angora und Konia waren, wohin uns dieselben nicht folgten.

Der Kaiser hat mich übrigens ziemlich kühl behandelt. Während er mit allen andern sehr nett sich unterhielt — mit Kapp über Drehfus, mit Großholz über Creta u. s. w. —, hat er sich mir gegenüber auf das Nötigste beschränkt, während die Kaiserin außerordentlich liebenswürdig war. Es scheint, daß er sich vorher nach mir erkundigt hatte. Immerhin ist er ganz nett gewesen, und ein gewöhnlicherer Sterblicher als ich würde noch immer von „großer Gnade“ u. s. w. sprechen können und dürfen.

Der Orden*) hat mich nicht besonders aufgeregt. Nachdem ich erklärt, daß ich einen solchen annehmen wollte, habe ich nichts anderes erwartet. Es liegt in der Notwendigkeit der Bureaukratie, so zu verfahren.

*) Siehe oben S. 89.

Über der Dämanie 1. Klasse giebt mir das Recht, vier regelrechte, gefeszmäßige Frauen zu besitzen! und ich schaue mich schon fleißig um. Es ist nicht unmöglich, daß meine türkischen Unternehmungen eine größere Ausdehnung gewinnen (wenn auch zur Zeit nicht wahrscheinlich), und dann gelten alle Vorteile!!

Konstantinopel, 1. 11. 1898.

Wir werden am Freitag oder Sonntag — Sonnabend geht kein Schiff — nach Smyrna fahren, dort mit einem Extrazug (qu'en dites-vous?) die Ausgrabungen von Ephesus und Hierapolis besichtigen, wozu man drei Tage braucht, und dann nach Athen gehen.

Mein anfänglicher Glaube, daß es möglich sein würde, damit geschäftliche Zwecke zu vereinigen, wird täglich schwächer; aber es schadet nichts. Immerhin hat die dadurch erzeugte Gemütsstimmung zur Folge, daß mein Drang zum Fortkommen und zur Heimreise sich immer lebhafter fühlbar macht.

Aus einem Brief seiner Tochter Marie an seine Frau.

Smyrna, Hotel Hück, 12. 11. 1898.

Unsere Fahrt war wunderschön ruhig, sonnig und warm, das Schiff gut und fast leer. In Smyrna kamen wir früh morgens an und wurden durch den Agenten der Anatolischen Bahn und durch den Hotelbesitzer Hück abgeholt. Am Dienstag sind wir durch die ganze Stadt gebummelt, die sehr viel sauberer und europäischer ist als Konstantinopel.

Mittwoch früh ½7 Uhr ging's per Extrazug nach Hierapolis. Der englische Extrazug stand aber weit hinter dem kaiserlichen Hofzug zurück. Es fehlte eine — Einrichtung, die nur durch ein gewisses Gerät, das leider gesprungen war, ersetzt wurde. Sozusagen mangelhaft! — Am Mittag kamen wir in die Nähe von Hierapolis, wohin Pferde für uns bestellt waren. Wir krabbelten auf die ganz unglaublich mageren Pferde und ritten unter Herrn Hucks Führung zwei Stunden über sumpfige Wiesen in feiner Julihitze bis nach dem alten Badeort Hierapolis.

Am Nachmittag kamen wir zurück, gerade bei Dunkelwerden, in das kleine sehr saubere Wirtshäuschen, das von der Bahnverwaltung protegirt und sauber gehalten wird. Am anderen Morgen früh um sieben Uhr ging's wieder fort, nach Priene. Wir fuhren durch die Mäanderebene, die sehr reich und gut angebaut ist. Feigenbäume, Mais, Süßholz, Baumwolle. Auf der Fahrt hielten wir einen Augenblick an, um auf einer kleinen Station uns den Markt anzusehen. Die Frauen trugen alle rote Röcke und Tücher, und so gab das Ganze mit Kamelen und Ochsenwagen und großen Säcken Baumwolle ein sehr farbenreiches Bild. Dann fuhren wir durch das alte Magnesia, wo Humann gegraben hatte, das jetzt aber bei der ausgezeichneten türkischen Verwaltung wieder versumpft und verfällt. Priene ist auch eine ursprünglich Humann'sche Ausgrabung. Jetzt nach seinem Tode setzt es ein Dr. Wiegand fort, bei dem wir uns auch angesagt hatten zum Übernachten. Man muß von der Station aus noch zwei Stunden Mhlödorfer Dorfstraße (ins Schlechte überseht) fahren. Wer glücklich ist, darf reiten. Und so fand Vater's Reitpferd trotz Herrenholzjattel bald starke Konkurrenz. Bloß zur Ankunft in Priene setzte sich Vater wieder drauf, um das „Decorum“ zu wahren. Dr. Wiegand war ungeheuer liebenswürdig, und durch seine Erklärungen stand das alte Priene aus der Zeit Alexander des Großen wieder vor uns auf mit allen netten amüsanten Rats- und Bürgermeistergeschichten, die alle aus alten Chroniken und Inschriften auf Tempeln und Mauern standen.

Aus einem Brief seiner Tochter Vili an seine Mutter.

Smyrna, 12. 11. 1898.

Es war uns ein bißchen peinlich, uns in Priene so ohne Weiteres bei dem uns völlig unbekanntem Herrn Dr. Wiegand ansagen zu müssen; aber Vater meinte, das wäre ein Direktor der Museen, folglich ein älterer Herr, da ginge es sehr gut. Als wir in Priene ankamen, empfing uns an der Thür ein junger Herr, den Vater für den Assistenten des Herrn Dr. Wiegand hielt und an dem vorbei er freundlich grüßend die Treppe hinaufging. Doch der Herr kam ihm nach und meinte lachend, er wäre der Dr. Wiegand. Seine liebenswürdige, einfache Art ließ uns bald uns wie zu Hause fühlen.

Aus Briefen seiner Tochter Marie an seine Frau.

Smyrna, 12. 11. 1898.

. . . Am anderen Morgen gingen wir noch auf die Akropolis, eine Stunde gutes Klettern, von wo man dann senkrecht auf die alte Stadt sah, und weit hinaus ins Land und aufs Meer. Wir sahen die Stelle, wo das alte Milet lag, sahen die Seeschlacht bei Mykale, Tralles, den Berg Latmos mit der Sage von Endymion, alles Dinge, die ich im Frühjahr brav mit Annchen gelernt hatte und die nun da lagen, so ganz anders, als man sie sich vorgestellt hatte. Am anderen Nachmittag ging's zurück. Dr. Wiegand begleitete uns bis zur Station. Es that uns leid fortzugehen, die Ausflüge ins Innere sind bisher noch immer die schönsten Tage auf der Reise gewesen. Von unserem persönlichen Befinden kann ich nur Gutes berichten. Auch Vater ist gesund und sehr guter Laune. Priene hat ihn sehr interessiert, und hier ist nicht viel Geschäft gewesen, das ihn hätte verärgern können.

Georg Siemens an seine Frau.

Athen, 20. 11. 1898.

Wir haben eigentlich die Absicht gehabt, schon heute früh abzureisen und über Korinth, Argos, Nauplia, Mykene, Olympia nach der Insel Corfu und von dort nach Brindisi zu gehen. Aber eine leichte Erkältung, über welche man in Berlin wahrscheinlich gar nicht gesprochen hätte, hat Mariele verhindert; und wir bleiben alle gern noch zwei Tage länger. Ich möchte nicht, daß auf Reisen auch selbst die kleinste Verdauungsunregelmäßigkeit unberücksichtigt bleibt. Ich selbst finde leider an jedem Ort große und ernsthafte Geschäfte, die mich sehr bald in ihren Bereich ziehen. So habe ich in Smyrna wegen der Eisenbahn Smyrna—Midin verhandelt; hier verhandle ich jeden Abend von 9—12 Uhr bei Sodawasser und schottischem Whisky über die Eisenbahn Piräus—Athen—Sarissa, und je länger ich bleibe, um so mehr finde ich Arbeit und um so schwerer wird die Abreise.

Hier giebt es eigentlich nur zwei Dinge: Die Akropolis mit ihren alten griechischen Bauwerken und das National-Museum, wo die aus den Ausgrabungen herkommenden Statuen aufgestellt sind. Der Rest ist weniger interessant — wenigstens verhältnißmäßig. Athen war nämlich

nicht nur eine griechische Stadt (in den Jahrhunderten 600—100 vor Christi Geburt), sondern es wurde eine noch größere römische Stadt in den Jahren von Christi Geburt bis 400 nach Christi Geburt. Man hat daher zwei Perioden zu unterscheiden, die alte griechische, die nur auf der Akropolis unberührt geblieben ist, und die 5—600 Jahre später einsetzende römische Periode, während welcher die alte griechische Stadt, entsprechend den neueren Verkehrsbedürfnissen, vollständig umgebaut wurde, so daß aus dieser Zeit fast nur römische Altertümer existiren (Forum wie in Rom u. s. w.). Es braucht eine ganze lange Zeit, bis man sich über diese Dinge klar geworden ist. Dann aber wird es sehr interessant, diese beiden in vielen Dingen verschiedenen Zivilisationen zu verfolgen und sich klar zu machen, wie die Griechen sich den energischeren Römern politisch unterworfen haben und wie sie doch durch ihr feineres Kunstgefühl und ihre höhere Bildung auf anderen Gebieten wieder deren Herren wurden.

Die Kinder sind, wie mir scheint, mit der Reise bisher sehr zufrieden gewesen. Aber wir reisen auch mit einem Luxus, wie bisher weder Du noch ich denselben uns geträumt hätten. In Anatolien hatten wir vier Tage lang einen eigenen Extrazug aus sechs Wagen mit zwei Köchen, Küchenwagen u. s. w. Auf der Smyrna-Midin-Bahn hatten wir einen eigenen Extrazug während zweier Tage, bestehend aus zwei Wagen. Die Schiffe waren stets leer, so daß wir vermeinten, die großen Dampfer fast allein für uns zu haben. In allen Orten fanden wir freundliches Entgegenkommen seitens der vornehmsten Leute. Kurz, es war großartig. Freilich auch die Kostenrechnung! Solche Reise macht man nicht alle Jahre, und es ist sehr schade, daß Du nicht dabei sein kannst. Dir hätte die Sache wahrscheinlich noch viel mehr Vergnügen gemacht, weil Du die Schwierigkeiten gekannt hättest, unter welchen solche Dinge sich zusammenfinden, während die Kinder fröhlich dahinschwimmen und alles nur sehr natürlich finden.

Aus einem Brief seiner Tochter Marie an seine Frau.

Patras, 26. 11. 1898.

Hier sitzen wir seit einigen Tagen fest. Dadurch verschiebt sich Olympia und auch natürlich unsere Rückreise. Aber Ende nächste Woche sind wir in Stresa. Vater freut sich darauf und ich glaube auch, bei gutem Wetter können es noch ein paar sehr nette Tage werden. Vater ist über-

haupt sehr guter Laune und die Rücksicht selbst für uns. Dabei ist er sehr vergnügt und freut sich über die schöne Reise. Ich glaube, sie hat ihm sehr gut gethan. In Athen hat er sich einen weichen Filzhut erstanden; das Unglück war bloß, daß er immer fortzog. Seit er aber seine Telegramme im Hutfutter aufhebt, ist dem Mangel ziemlich abgeholfen.

Sonst kann ich Dir heute wenig sagen. Vater, sehe ich, schreibt Dir auch. Da wird er Dir wohl sein Herz ausschütten, ich glaube er sagt auch nächstens wie Grasse: „Lieber mit das Vieh, als mit die Weiber!“

Georg Siemens an seine Frau.

Patras, 26. 11. 1898.

Unsere Absicht war gewesen, am Sonnabend, — also heute — von hier abzureisen und am 29. November in Stresa einzutreffen. Aber die Kinder erwiesen sich als stark ruhebedürftig. Nun hätten wir wohl mit dem Schiff fahren können — obgleich Seekrankheit unausbleiblich eintreten mußte —, aber dann hätte man auf Olympia verzichten müssen; und dies ist augenscheinlich ein Hauptpunkt, um dessen Besichtigung ich die Kinder nicht bringen mochte. Bei mir hat das „Sehen“ so ziemlich den Grad der Sättigung erreicht, aber die Mädchen sind noch immer genußfähig und bummeln fröhlich weiter durch die Welt.

Wenn man die Akropolis in Athen gesehen hat, so hat man so ziemlich alles gesehen, was „der Tourist“ ohne spezielle Kunst- oder Altertumsinteressen zu sehen braucht. Der Rest sind entweder „der Platz, wo griechische Altertümer gewesen sein sollen, ehe sie durch römische ersetzt wurden,“ oder römische Altertümer, welche man in Italien eben so gut oder besser findet. Der zweite wesentliche Punkt, welcher Besichtigung verdient, ist Mykene und Myrinas, die neuesten Entdeckungen Schliemanns. Dort sind durch Schliemanns Gräberfunde die Spuren einer Zivilisation entdeckt, welche noch 5—600 Jahre älter ist als die griechische und wahrscheinlich später durch die Griechen zerstört wurde. Aber diese Plätze haben kein Kunstinteresse, sondern nur ein historisches Interesse. Alles was an sogenannten Kunstschätzen gefunden wurde, ist nach Athen in das Museum geschafft, wo es unter Glas und Rahmen gut und zweckmäßig aufgestellt ist. Auf dem Fundort selbst ist nicht mehr viel zu sehen,

als die Löcher, aus welchen man die Sachen herausgetragen hat, und die sehr schwachen Spuren einer Architektur, welche im zweiten Jahrtausend vor Christi Geburt errichtet und tausend Jahre vor Christi Geburt wahrscheinlich zerstört wurde.

Wenn man diese Dinge sieht, so überzeugt man sich, daß die Menschen in früheren Jahrhunderten auch schon recht zivilisiert waren, und man streicht etwas von dem Hochmut, welcher uns heute erfüllt. Und das ist recht nützlich; aber nicht alles was nützlich ist, ist deshalb auch schön. Jedenfalls aber sieht man, wie klein alle diese Zivilisationszentren damals gewesen sein müssen. In einem Deiner italienischen Romane fand ich einmal einen Satz, ungefähr wie folgt: Die intellektuelle und die Willensanstrengung des Einzelnen ist die gleiche, gleichviel ob sie sich auf die Eroberung eines Landes oder auf den Erwerb eines Haushaltsgegenstandes, auf den Krieg mit einer fremden Nation oder auf die Streitigkeiten mit Verwandten innerhalb der Familie richtet. Die Bedeutung der sogenannten „großen Männer“ ist daher in hohem Maße abhängig von ihrem Wirkungskreise, und dieser Wirkungskreis ist wieder seinerseits verändert und vergrößert durch die Kommunikationsmittel wie Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen u. s. w. Man kann diese Gedankenreihe sehr weit ausspinnen und kommt dabei zu sehr sonderbaren Resultaten.

Doch genug davon.

Nun ist unsere Reise also bald beendet. Sie war sehr schön, sehr lehrreich, wird für alle — wie ich hoffe — eine reiche Erinnerungsquelle sein, aber sie war auch sehr teuer. Die geschäftlichen Resultate sind für mich sehr unbedeutend gewesen; teils weil die Situation sehr schwierig war, teils weil ich die Sache nicht überall mit dem nötigen Eifer angefaßt habe. Ich möchte die New Yorker Erfahrungen, welche Du hast machen müssen, nicht bei den Kindern wiederholen; und unsere Zeit verträgt es nicht, daß man sich zu gleicher Zeit dem Geschäft und dem Vergnügen widmet. Dir habe ich nicht viel schreiben können, weil ich die nicht den Kindern zufallende Zeit im Geschäft verwendete; und dem Geschäft habe ich nicht viel genützt, weil ich zu viele Zeit dem Vergnügen zuwendete. Es ist sonderbar, daß man 60 Jahre alt werden mußte, um diese einfachen Dinge zu begreifen; aber es ist immer noch besser spät als gar nicht.

Briefe aus den Jahren 1898 bis 1901.

Aus einem Brief seiner Tochter Anna an seine Frau.

Berlin, 17. 10. 1898.

Gestern Abend rief mich Herr von E. in sein Zimmer und zeigte mir zwei Stellen in der Zeitung. Einmal, daß der Vater im Auftrag des Sultans ganz besonders begrüßt worden sei, und dann, daß ihm der Sultan persönlich den höchsten türkischen Orden überreicht habe. Herr und Frau von E. gratulierten mir dazu. Ist denn das so was besonderes? Frau von E. frug mich auch, ob Vater den persischen Sonnenorden hat. Ich sagte, ich wüßte es nicht; ich wüßte nur, daß mein Vater das Eiserne Kreuz hätte, und weiter wüßte ich nichts.

Georg Siemens an seine Tochter Lotte.

Berlin, 16. 1. 1899.

Zu Deinem 19ten Geburtstag senden wir alle Dir die herzlichsten Glückwünsche.

Es hat uns allen sehr leid gethan, daß Du denselben nicht mit uns erleben kannst; aber Du wirst mit uns einsehen, daß für Deine eigne Gesundheit die Mainzer Luft und Gleichmäßigkeit besser ist als die Berliner Unruhe, und nach allem, was man uns schreibt, bist Du der Trost und die Freude des sonst einsamen Großvaters. Das menschliche Leben kennt zweierlei Genugtuungen: die Freude über die Liebeszeichen, welche man erhält, und die oft viel größere Freude über die Liebestaten, welche man erweist. Erstere sind das Vorrecht der Jugend, letztere sind dasjenige des Alters. Du stehst auf der Grenze, Du erweistest jetzt selbst die letzteren, und ich bitte Dich, den türkischen Gürtel und das anatolische Armband auf Deinen Geburtstagsglück zu legen, als Zeichen, daß Vater und Schwestern in dem fernen Kleinasien, in Kutahja, an das ferne Kind gern und häufig gedacht haben. Wir haben selbst mit zugeesehen, wie in der dürftigsten aller Werkstätten ein geschickter türkischer Arbeiter bei diesen Dingen Glied um Glied gefügt hat. Sie sind ein Erinnerungszeichen an die Anatolische Eisenbahn.

Über unser Leben wirft Du von Mutter und Schwestern unterrichtet sein, welche sich über Deine häufigen und ausführlichen Berichte und über Deine Briefe herzlich freuen. Ich selbst habe nach wie vor viel zu tun, beschränke mich auf das Vorlesen hören und freue mich darüber, daß Du Dir neben den Ballerfolgen auch gute Freundschaften anschaffst.

Aus einem Brief seiner Tochter Marie an seine Mutter.

Berlin, 21. 1. 1899.

Du mußt doch einen eingehenden Bericht bekommen über Vaters Besuch bei dem Kaiser am Donnerstag Abend. Der Kaiser interessiert sich augenscheinlich sehr für die Anatolische Bahn und für den Plan bis Bagdad und Bassora weiter zu bauen. Am Donnerstag Nachmittag kam also eine Einladung zum Tee um neun Uhr. Vater fand natürlich ein frisches Oberhemd und Ausbürsten und all so was „gar nicht nötig“, sträubte sich aber doch nicht dagegen. Um Mitternacht kam er wieder, ganz begeistert. Er war mit Miquel, Bülow und dem jungen Hohenlohe allein dort gewesen. Von den Damen bloß die Kaiserin und zwei Hofdamen. Er sagt, nach ganz kurzer Zeit habe er vollständig vergessen gehabt, daß er beim Kaiser war, so behaglich wäre es gewesen. Die Damen haben genächt, der Kaiser geraucht, und die Unterhaltung war so geistreich, daß der Vater erklärte, noch kaum je eine so anregende Unterhaltung gehabt zu haben. Der Kaiser hätte mit großer Offenheit über alle politischen Fragen gesprochen und mit sehr genauer Kenntnis der Dinge: über Afrika und die Kolonien, über den amerikanisch-spanischen Krieg, über den Reichstag und die Flottenfrage u. s. w. Dann hätte er viel erzählt, von seinem Großvater und seinem „Papa“; dann kam er mal in Eifer und meinte, Deutschland zu regieren, das würde er seinem ärgsten Feind nicht wünschen, worauf die Kaiserin meinte: „Na, Wilhelm, es ist doch nicht so schlimm.“

Aus einem Brief seiner Tochter Marie an seinen Schwiegervater.

Berlin, 27. 1. 1899.

Das Hauptereignis ist und bleibt vorläufig Vaters Besuch beim Kaiser, der noch gesellschaftlich und geschäftlich seine Schatten wirft. Vater kam sehr vergnügt nach Hause. Er muß also sehr zu-

frieden mit dem ganzen Verlauf sein. Aber so viel Besuch wie in den letzten Tagen haben wir lange nicht bei uns gesehen. Leute, die früher nie daran gedacht haben, uns Besuch zu machen, kommen plötzlich angerückt, und nach ganz kurzer Einleitung kommt dann: „Und Ihr Mann war neulich beim Kaiser?“

Aus Briefen seiner Tochter Marie an seine Mutter.

Berlin, 8. 2. 1899.

Wir sind heute und gestern im Reichstag gewesen, um Vaters Rede über das Bankgesetz zu hören. Er hat ganz ausgezeichnet gesprochen. Klar, knapp und auch wichtig, so weit man das bei einer so ledernen Sache sein kann. Die Agrarier bekamen eins ausgewischt, haben aber bis jetzt noch nicht darauf geantwortet. Das kommt morgen dran. Jedenfalls hatte Vater von allen Rednern die beste Zuhörerschaft. Das Haus war verhältnismäßig voll und lautlose Stille. — Sonst hat Vater augenblicklich viel zu tun, obwohl er mit seiner Arbeit bei der 200 Millionen-Anleihe fertig ist. Er meint, diese Anleihe würde gewiß zwanzigmal überzeichnet.

Berlin, 13. 3. 1899.

In den letzten Tagen ließ der Kaiser immerzu durch Richtigofen*) den Vater bald persönlich, bald telephonisch um seine Meinung, eine Eisenbahn in den Kolonien betreffend, fragen.

Georg Siemens an seine Frau.

Berlin, 3. 5. 1899.

Eben kommt Dein Brief vom 1. Mai, für den ich Dir herzlichsten Dank sage. Trotz des anscheinend scherzhaften Tones sind darin einige ernsthafteste Worte.

Ich glaube mit Dir, daß es uns in unserer nunmehr 27-jährigen Ehe recht gut ergangen ist, und weiß sehr wohl (wenn ich es auch bei meiner Abneigung gegen das Loben nicht auf den Dächern ausposaune), daß das Hauptverdienst Dir allein zufällt. Ich habe wenig mehr in dieser Richtung getan, als mir Deine Guttaten gefallen zu lassen.

*) Freiherr von Richtigofen, damals Unterstaatssekretär, später Staatssekretär des Auswärtigen Amtes.

Es liegt auch in der Natur der Dinge, daß der Mann, wenn er anfängt seine Kraft zu fühlen, durch den Ehrgeiz dazu getrieben wird, dieselbe auch außerhalb des Hauses zur Geltung zu bringen. Dies ist ein natürliches Bedürfnis, ich möchte sagen, eine „Funktion“, gerade so wie derjenige, der Beine hat, laufen muß, derjenige, der einen Mund hat, sprechen muß.

Die Frau leidet darunter manchmal. Der Gewinn an äußerer Ehre ist — namentlich wenn er nicht sehr groß ist — häufig keine ausreichende Entschädigung für das, was sie im Innern des Hauses verliert, wenn der Ideenkreis des Mannes über das Haus hinausschweift.

Andererseits aber wird in solchem Falle ihre Herrschaft im Hause größer als sie sonst wäre. Ihre Unabhängigkeit und namentlich ihre Gleichberechtigung wächst, und diese „Emanzipation“ ist unendlich wertvoller als diejenige Emanzipation, welche die unverheiratet bleibende Frau jemals erreichen kann.

Mir geht es ganz gut. Die Schinderei geht unentwegt weiter und wächst sogar, aber die Gesundheit leidet vorläufig nicht darunter. „Arbeit“ kann ich noch vertragen, aber die mit der „Verantwortlichkeit für Entscheidungen“ verbundenen Sorgen halte ich nicht mehr aus.

Berlin, 4. 8. 99.

Mariete*) hat meinen Vorschlag, sich für die einsamen Stunden in Wilet durch Wiederaufnahme des Klavierspiels ein Zerstreuungsmittel zu sichern, abgelehnt, weil sie durch die Mitarbeit an Wiegands Bestrebungen genug Beschäftigung finden würde. Sie wird dadurch sehr abhängig von ihrem zukünftigen Mann. Wenn aber die Frau nicht in irgend welcher Beziehung eine eigne Leistungsfähigkeit in die Ehe bringt, innerhalb welcher sie die Gewährende ist, dann ist ihre Stellung schwierig.

Max Steinthal an Frau Dr. Siemens.

Berlin, 11. 8. 1899.

Ich glaube Bagdad hat an der schlechten Stimmung Ihres Vatten keine Schuld. Die Schritte der Engländer wurden erwartet, und es wird

*) Inzwischen mit Dr. Wiegand verheiratet.
Georg von Siemens. III.

sich erst in Jahr und Tag entscheiden, ob und welcher Teil der Strecke nach Bagdad überhaupt in Angriff genommen werden kann. Ich vermute, daß seine Unbehaglichkeit eher mit der Veränderung in seinen Agenden bei der Deutschen Bank zusammenhängt. Er hat nämlich so oft und so eindringlich verlangt, daß er von der Exekutive der Verhandlungen selbst befreit wird, daß Gwinner und Lücke allmählich den größten Teil dieser Agenden an sich genommen haben. Jetzt empfindet er eine gewisse Leere und sagt öfters, er wäre ganz gern bereit zur Bearbeitung an ihn herantretender Geschäfte; wenn die anderen aber nichts an ihn herantreten ließen, nun, dann wäre es mindestens ebenso gut. Auch hat er mir wieder mal seinen Austritt zum Oktober empfohlen, angeblich damit er in dem Mannesmann-Prozeß zum Eid zugelassen wird (was, so lange er Direktor einer der streitenden Parteien ist, nicht möglich ist). Ich erwiderte ihm, daß er mir in zu hohem Maße als unsicherer Kantontist bekannt wäre, als daß ich mich auf das Risiko, daß er nämlich später, wie er verspricht, wieder eintritt, einlassen könnte.

Diese Situation wird sich übrigens durch den Austritt Lückes, der leider, wie Sie wohl wissen, Ende des Jahres geht und durch kein Argument zu halten ist, im nächsten Jahre ändern. Lücke hat so vieles an sich genommen, daß Jeder viel stärker belastet sein wird, wenn seine Agenden verteilt werden.

Ich glaube, daß eher die Bulgaren Ihrem Gatten einige Leidschmerzen machen, und er ist wohl auch mit, um darüber zu sprechen, im Übrigen aber in elektrischen Dingen nach Wien gefahren.

Nächste Woche kommen Gwinner und Maniewicz zurück, und Ihr launischer Hausherr kann dann Erholungsreisen ganz nach Belieben machen — er sagt uns ja so wie so immer, er wäre für ein Jahr beurlaubt!

En resumé: es ist ihm und uns schon sehr oft viel schlechter als gerade jetzt gegangen, und ich sehe keine unmittelbaren Gefahren.

Aus einem Brief seiner Tochter Lotte an seine Frau.

Konstantinopel, 21. 12. 1899.

Heute ist's entschieden, daß wir frühestens am Montag mit dem Orientexpress fortgehen. Vater hat einen Kravall mit den Türken gehabt, er hofft aber, daß jetzt alles glatt geht. Trotz der argen Quälerei

ist Vater aber doch sehr vergnügt. Heute Nachmittag war er „krank“; das hat ihm sehr gut gefallen und ist ihm so gut bekommen, daß er heute Abend sogar zu einem Diner gehen will. Zum Selamlık geht er aber nicht, da ist er wieder „krank“. Er hat sich „mit Sultans gezanıt“ und mir heute verkündet, daß ich das so kühnlich versprochene sultanliche Armband wohl nicht bekommen werde. Ich trage es männlich.

Aus einem Brief seiner Frau an seine Tochter Marie.

29. 1. 1900.

Der Vater kam gestern von Wien zurück und wurde sofort auf das Auswärtige Amt bestellt. Der Kaiser läßt die Bagdadbahn nicht ruhen. Er bekommt jetzt alle Zeitungsausschnitte darüber. Solch einen Pack Zeitungsausschnitte, als Aktenstück zusammengestellt, brachte der Vater vom Auswärtigen Amt mit. Der Kaiser hat selbst oben „Herrn von Siemens“ drauf geschrieben. — Übrigens wurde dem Vater auf dem Auswärtigen Amt die strenge Weisung gegeben, wenn er nach England ginge, den Engländern in keiner Weise Zugeständnisse, ja nicht einmal Höflichkeiten zu erweisen, weil jetzt von Seiten Rußlands zu scharf aufgepaßt würde. — Vorige Woche wurde der Vater ernsthaft gefragt, ob er zum Finanzminister vorgeschlagen werden wolle; er hat abgelehnt.

Berlin, 30. März 1900.

Berehrtester Herr Grasse *),

Erlauben Sie mir, daß ich Ihnen und auch mir gratuliere, daß wir nunmehr dreißig Jahre zusammen gearbeitet haben und immer gute Freunde mit einander gewesen sind.

Wir sind nicht mehr ganz so jung und ganz so frisch, wie am ersten April 1870. Es hat sich mancherlei verändert: inzwischen ist das Deutsche Reich entstanden, und Ahlsdorf ist aus einer schwächlichen Sandbüchse ein ganz reputierliches Gut geworden. Aber diese Veränderungen haben auch das gegenseitige Gefühl der freundschaftlichen Achtung vertieft, welches Jeder von uns für den Anderen hat; und ich hoffe und wünsche, daß dies noch recht lange andauern wird.

*) Administrator in Ahlsdorf.

Ich denke mir, daß es Ihnen Vergnügen machen wird, in der stillen Zeit eine kleine Erholungsreise zu machen, und sende Ihnen dazu einen Beitrag mit den besten Wünschen für Ihre Gesundheit.

In der Hoffnung, daß Sie bald Ihre alte Frische wiedergewinnen, bitte ich mich nach wie vor zu betrachten als

Ihren freundschaftlich ergebenen

G. v. Siemens.

An Dr. Kilian Steiner.

Berlin, 18. 7. 1900.

Wenngleich Sie den Verkehr mit mir als hoffnungslos aufgegeben zu haben scheinen, so höre ich doch ab und zu etwas von Ihnen durch meine Gebieterin oder durch Bekannte, welche mir mitteilen, daß Sie Ihre Ställe elektrisch beleuchten und Ihre Kühe mit Melkmaschinen melken lassen. Leider habe ich noch immer nicht aus eigener Erfahrung feststellen können, ob diese Veränderung der Lebensweise und der Lebensziele ein Genuß oder ein Verdruß ist. Das Gleiche wünsche ich mir schon seit etwa 20 Jahren, habe aber noch immer nicht zur Erreichung des Zieles kommen können, weil die Abhaltungsmomente in Berlin augenscheinlich stärker sind als in Stuttgart, und weil wohl auch das Moment des Willens und der Entschlußfähigkeit bei Ihnen stärker entwickelt ist als bei mir. Mein Schicksal scheint sich daher in der Richtung vorzuzeichnen, daß ich in der Tretmühle weiter bleibe, bis ich nicht mehr kann, und daß ich dabei den Zustand des latenten Katzenjammers nicht los werde, welcher mir meine derzeitige Beschäftigung als eine unangenehme und wenig genußreiche erscheinen läßt. Wenn Jemand, den seine Naturanlagen zum faulen Epikuräer vorbestimmt haben, immerfort arbeiten muß, pflegt er recht unzufrieden zu werden. . . .

Ich schreibe augenblicklich die schönsten Sachen über Fleischproduktion und Fleischkonsum, komme aber zu Resultaten, welche weder die Agrarier noch die liberalen Freihändler abdrucken werden. Das sogenannte originelle Denken hat sehr große Nachteile und Unbequemlichkeiten. Und wenn man Alles bei sich behalten muß, dann entstehen Unverdaulichkeiten.

An seine Frau.

Berlin, 18. 8. 1900.

Hier habe ich sehr viel Arbeit vorgefunden. — Eine Depesche Zanders verlangt, daß ich sofort nach Constantinopel komme, weil dies „von höchster Wichtigkeit“ sei. Das Auswärtige Amt, welches mir dieselbe zustellte, sprach das gleiche Verlangen aus; aber ich bleibe vorläufig auf meinem ablehnenden Standpunkt. Am 27. August soll ich in Bern sein, wozu ich auch keine Lust habe, wohin ich aber doch vielleicht gehen werde.

Kurlbaum besuchte mich gestern früh, ich habe keine Zeit hinzugehen, habe vielmehr die zwei Nächte gestern und vorgestern bis nach 2 Uhr am Schreibtisch gefessen, habe mich aber heute Abend zum Abendbrot angefaßt. Die geschäftliche Situation ist elend.

An seine Tochter Dora.

Berlin, 18. 8. 1900.

Zu Deinem Geburtstag schicke ich Dir meinen besten Glückwunsch. Du wirst nun nach und nach groß, und da können wir uns schon ernsthaft unterhalten. Im See badest Du bereits, und das Radfahren wird nun wohl auch bald beginnen. Englisch lernst Du schon. Kurz: Wir werden bald an Stelle des Baby eine junge Dame in der Familie zu begrüßen haben.

Swimmers sind heute aus Frankfurt gekommen, und Deine kleine Freundin wird in Berlin bleiben. Springers sind auch hier. Alle werden fleißig lernen: da mußt Du aufpassen, daß Du nicht zurückbleibst und nachher von Deinen Freundinnen ausgelacht wirst. Denn ich will auf Dich stolz sein und überall sagen können, daß niemand meiner Tochter zuborgekommen ist. Hilf auch der Mutter bei häuslichen Verrichtungen! Bald bist Du soweit, daß Du keine Hilfe mehr brauchst, sondern daß Du vielmehr andern Leuten Deinerseits helfen kannst.

Und wenn man Kräfte hat, soll man sie gebrauchen, um den anderen zu helfen. Je mehr Hilfe man erzeigen kann, um so mehr Freude hat man im Leben. Ich aber möchte gern, daß Du recht viel Freude in Zukunft hast. Nicht wahr?

An seine Frau.

Berlin, 27. 9. 1900.

Ich sitze hier ziemlich traurig. Ich habe die Verpflichtung übernommen für Barth einen Aufsatz für seine Jubiläumsnummer*) zu schreiben und kann mit der Arbeit nicht fertig werden. Ich glaube, daß ich in den letzten zwanzig Jahren noch niemals so sehr über einem Ding „gedrückt“ habe, als über dieser einfachen Aufgabe. Den Bankbesuch habe ich im wesentlichen eingestellt, mein Geschäft leidet, aber ich bringe es doch nicht mehr fertig. —

Im Hause sind jetzt drei oder vier Putzfrauen thätig und machen sich außerordentlich mächtig. Ich kämpfe einen verzweifelten Kampf mit denselben, aber sie sind stärker. —

Baby**) hat während Lottes Abwesenheit vom Sonntag bis heute die Leitung der Wirtschaft übernommen, besorgte den Tisch, erzog die kleine Maria***) und benahm sich wie die kompletteste Lady: kommandierte die Mädchen und mich mit feierlichster Hausfrauenmiene und machte ihre Sache sehr ordentlich. An ihr ist mir erst der Satz wirklich klar geworden, daß „Wem Gott giebt ein Amt, dem giebt er auch den Verstand“.

Berlin, 9. 10. 1900.

Daß Mariele bald aus dem Stand des Hangens und Bangens heraus sein wird, ist mir eine große Erleichterung. Ich hege ja nicht den geringsten Zweifel an dem günstigen Ausgang; aber man möchte doch gern, daß es vorbei wäre. Ich erwarte also Deine baldige Depesche und schlage vor, dazu den 21. Oktober †) zu wählen.

Mein Artikel hat sonderbarer Weise ein gewisses Aufsehen erregt. Anfänglich wollte man mich totschweigen. Als aber Bölnische Zeitung,

*) Gemeint ist der Aufsatz „Die nationale Bedeutung der Börse“, der in der „Nation“ vom 6. Oktober 1900 veröffentlicht wurde.

**) Die kleine Tochter Dora.

***) Maria Kurlbaum.

†) D. h. seinen eignen Geburtstag. Das erste männliche Enkelkind, Werner Wiegand, wurde am 1. November 1900 in Arnankoi bei Konstantinopel geboren.

Frankfurter Zeitung, Times u. s. w. anfangen mich abzudrucken, mußten auch die Berliner Zeitungen folgen.

Annchen ist heute mit Baby zum ersten Mal zur Schule gegangen. Bis zum Weggehen hielt Baby sich sehr tapfer, aber vor der Schultüre soll es einige Tränen gesetzt haben. Ich bin neugierig, was sie selbst heute abend mir erzählt.

Berlin, 20. 10. 1900.

Es freut mich, daß Du die Rezensionen zurückgeschickt hast. Jetzt sind nun auch die Anderen gekommen. Der „neugeborene Ritter v. S.“ u. s. w., „Empfehlung des Börsenschwindels“ u. s. w. Ich denke, daß man mir im Reichstag noch manche Unannehmlichkeiten sagen wird. Wie glücklich könnte man leben, wenn man ruhig zu Hause bliebe oder sich mit den Ausgrabungen in Milet beschäftigte!

Sonst nichts neues, als daß ich morgen 61 Jahre alt werde. Ich bin neugierig, ob sich meine Vernunft nun besser entwickeln wird. Mariele sage besten Gruß. Sie soll guten Mutes bleiben.

Berlin, 21. 10. 1900.

An meinem heutigen Geburtstag habe ich den ganzen Tag vergebens auf eine Arnautfoier Depesche gewartet, welche die Familienvergrößerung anzeigen sollte. Sollte die ganze Sache nicht wahr sein und es sich bloß um einen Vorwand für „Die Reis' nach Konstantinopel“ gehandelt haben?!

Die Kinder sind sehr ordentlich. Lotte wird immer feiner, aber sie ist auch sehr brav und besorgt ihre Sachen tadellos. Annchen kaut an ihren Aufsätzen und Dora vermehrt täglich die Zahl ihrer Freundinnen.

Deine kostbare Decke werde ich aber nicht nach Ahlsdorf tun, sondern sie hier in Berlin behalten, wo es bereits recht frisch zu werden anfängt. Und wenn man über 60 Jahre hinauskommt, wünscht man „warm gehalten“ zu werden. „Das Alter macht ihn zahm und mild.“ Drum haben mich auch Deine lieben Worte um so mehr gerührt. Ich habe mir die Frage vorgelegt, ob ich ein großer Egoist bin und bin eigentlich

zur gegenseitigen Überzeugung gekommen. Aber freilich kommt es darauf an, was die anderen dazu sagen.

Berlin, 28. 10. 1900.

Ich habe viele und verdrießliche Arbeit. Die blödsinnigen Redensarten, daß ich Finanzminister werden sollte, haben zur Folge gehabt, daß man mich bei einer Bewegung zum Schutz der Handelsverträge in den Vordergrund gestellt hat. —

Zuvörderst muß ich Dienstag Abend nach Paris. Ich habe mich vierzehn Tage wie ein Verzweifelter gewehrt; am Donnerstag erhielt ich z. B. vier Depeschen, daß ich sofort kommen müsse.

Mit dem Baby geht jetzt, wo es in die Schule geht, nach und nach eine kleine Veränderung vor sich. Es hört auf, stilles Hauskind zu sein, und zeigt Anklänge an die „Berliner Schuljöhre“. — Annchen stöhnt unter einem poetischen Aufsatz. Es muß eine Landschaft in Herbststimmung schildern und hat sich dazu den „alten Teich“ ausgesucht. Aber ein „murmelnder Bach“ und ein „von Pappeln umsäumter Fußpfad“ muß doch auch dabei sein! Und alles dies auf sechs Seiten unterzubringen, ist sehr schwierig.

An seinen Schwiegersohn Dr. Wiegand, Milet.

Berlin, 28. 10. 1900.

Mariete hat mir Deinen hübschen Bericht über die sogenannte Endymion-Höhle in Abschrift zugestellt, und ich habe mich herzlich über Deine Stimmung gefreut. Allerdings ist die Richtung, in welcher meine Thätigkeit sich bewegt, der Deinigen gerade entgegengesetzt. Ich Sorge nur für den Lebenden, dessen Existenz und Nahrungsbedingungen ich zu verbessern suche, unbekümmert um die Vergangenheit; während Du Deinen Schwerpunkt in dem Erkennen verflorjener Jahrhunderte suchst. Aber schließlich sind doch die Grundbedingungen der menschlichen Existenz innerhalb der wenigen uns bekannt gewordenen Jahrtausende immer noch dieselben geblieben. Neben unseren Lokomobilen und Eisenbahnen freuen auch wir uns über schöne Bilder, und in Milet wird es außer der Geißlichkeit und der Künstlerchaft wahrscheinlich auch Staatsmänner und Kolonialvereins-

mitglieder gegeben haben, denen die Kolonien am Pontos Euxinus gerade so viel Sorge gemacht haben, wie uns Ostafrika oder China. Man sollte doch in Milet, welches mehr eigne Kolonien hatte als Athen, etwas darüber finden, wie die dortige Obrigkeit die Kosten für die Kolonisationsbewegung aufgebracht hat, in welcher Weise die Kolonien sich für den Schutz rebanchierten, welchen das Mutterland ihnen angedeihen ließ. Standen sie auf dem Standpunkt wie Australien zu England, boten sie dem Mutterland nur kommerzielle Vorteile, oder standen sie auf dem Standpunkt wie Algier zu Frankreich? Oder hatte man in dem einen Fall das Eine, in dem andern Fall das Andere? Einer der großen Vorzüge Mommsens ist der, daß er die Geschichtsschreibung von dem lediglich sprachlich übersetzenden Oberlehrer-Standpunkt frei gemacht und uns das Altertum begrifflich näher gebracht hat, indem er dasselbe in das Moderne übersetzte. Wird die Mileter Ausgrabung uns in dieser Richtung Neues bringen? Freilich mag mancherlei schon publiziert sein, was ich nicht kenne. Denn ich habe in den letzten vierzig Jahren auf diesem Gebiet nichts mehr gelesen und gelernt und bin nach und nach ein sehr trockner Spezialist geworden. Mein Wunsch, mich von der täglichen Arbeit frei zu machen und zu allgemeinen Fragen mich zu wenden, bleibt unerfüllt und vielleicht sogar unerfüllbar.

Was nun die Frage anbetrifft, ob eine Frau, welche dem Mann nur einen Pantoffel mitgibt und den anderen zu Hause behält, damit einen Herrschaftsakt ausübt oder nicht, so glaube ich, daß die Frau damit zwei Dinge andeuten will:

1) daß der Mann, sobald er Ruhe genug hat, um den Stiefel aus-zuziehen, sofort gezwungen sein soll, an sein Haus zu denken, wo der andere Pantoffel sich befindet;

2) daß — entsprechend der modernen Auffassung in dem bürgerlichen Gesetzbuch — die Frau gleiches Recht wie der Mann auf alle mit dem Genuß der Ruhe verbundenen Vorteile und Annehmlichkeiten beansprucht.

Marie war stets Anhängerin der Frauen-Emanzipation.

Eine ernsthafte Gefahr würde ich in dieser Retention des Pantoffels jedoch nicht erblicken.

An Frau Dr. Wiegand, Konstantinopel.

Berlin, November 1900.

Nun will ich Dir auch von Herzen zu Deinem jüngsten Erfolge gratulieren und Werner Georg Wilhelm ein langes Leben, viel Gesundheit, gute Laune und alle diejenigen Dinge wünschen, an welchen Eltern sich zu erfreuen pflegen.

Du selbst bist nun aus dem Stande der „Empfangenden“ heraus in den Stand der „Gewährenden“ hineingetreten und wirst nun den Unterschied zwischen Mutter und Kind praktisch kennen lernen. Nach einiger Zeit erst wirst Du auf die Verschiedenheit der Empfindungen aufmerksam werden. Du wirst dabei die anfänglich sonderbare Beobachtung machen, daß man aus Liebe hart werden und aus Wohlwollen abschlägige Antworten geben kann. Dann denke manchmal an Deinen Vater. Zeit genug wirst Du jetzt haben dazu, wenn der kalte Januarwind vom Schwarzen Meer herunter nach dem Süden bläst.

Wenn Du in Deinem hübschen Hause abends am Fenster sitzt und auf das Wasser still hinausguckst, dann sende Deine Gedanken ab und zu an unser sehr viel unruhigeres Leben. Der Vater mitten in den Versammlungen mit viel Verdruß, die Mutter in Rechnungen und Briefen, Annychen mit einem Aufsatz, der nie schön genug wird, Baby allein vernünftig und vergnügt. Vielleicht kommst Du dann auf den Gedanken, daß Du in Deiner Beschaulichkeit das beste Loos gezogen hast, in der Konzentration Deiner Aufmerksamkeit auf Herrn Werner Georg Wilhelm Wiegand.

Aus einem Briefe seiner Frau an seine Mutter.

Berlin, 23. 11. 1900.

Georg ist mit der Pflege, die ihm seine Tochter Lotte angedeihen ließ, sehr zufrieden gewesen. Sie hat ihm treulich Gesellschaft geleistet, für ihn geschrieben, hat mit ihm gespielt und ist mit ihm spazieren gegangen und hat doch noch dazwischen Zeit gefunden, ihre Handarbeitsstunden im Jugendheim zu geben und einige Gesellschaften mitzumachen. Ein bißchen blaß sieht sie jetzt freilich aus. In den nächsten Tagen komme ich nach Ahlsdorf und hole Dich hierher. Probiere nur erst garnicht, nein zu sagen, Du weißt doch, wie Georg immer sagt:

„Meine Frau hat eine weiche und doch starke Hand,“ — oder „Meine Frau ist der einzige Mann in der Familie.“

An seinen Schwager Hermann Görz.

Berlin, 31. 1. 1901.

Ich bin nun Rentier [ohne große Renten], habe natürlich mehr Arbeit auf dem Halbe als vorher und habe mir durch einige leichtsinnige Reden außerhalb des Reichstags und in demselben eine Menge Feinde gemacht und Angelegenheiten aller Art zugezogen. Ich sehe schon jetzt, daß dieser Sommer wieder verloren gehen wird. Adieu Erholung und Bummel im Kreise der Familie! Welche neue Dummheit wird das neue Jahr bringen?

Und Du hast heute Geburtstag! Was soll ich Dir da wünschen? Von den Dingen, welche man wirklich braucht, hast Du so ziemlich alles. Eine gute Frau, Arbeit in Hülle und Fülle, elektrisches Licht ohne Kernstlampen, dazu Leute, denen Du grobe Briefe schreiben kannst, ohne daß sie es übel nehmen. So möge es Dir im nächsten Jahre auch nicht schlechter gehen als in dem abgelaufenen! Und wenn die anderen Leute um uns herum den Weg gehen, der jedem von uns einmal beschieden ist, und wenn der Kreis immer kleiner und enger wird, so wollen wir uns treu bleiben und nicht wegen Kleinigkeiten uns gegenseitig unnötig verdrießliche Stunden bereiten. Darauf gib mir die Hand.

An seinen Schwiegersohn Dr. Wiegand.

Berlin, 4. 2. 1901.

Daß die Regierung den Agrariern so weit entgegenkommen würde, hatte man auf unserer Seite nicht erwartet. Aber diese Leute haben seit 25 Jahren alle Beamtenstellungen besetzt und sich vermittelst der Bureaukratie die Herrschaft in den Parlamenten gesichert. Wenn eine Regierung die Wahl hat, geht sie immer mit den Mächtigen. Und der Mächtige ist zur Zeit die vorzüglich organisierte konservative Landwirtschaft, während die Liberalen sich untereinander befehden, wie die Juden zur Zeit der Belagerung Jerusalems durch Titus.

Meine Reden enthalten durchaus nichts Neues. Es sind die alten Sätze, die sich nur dadurch eine gewisse Aufmerksamkeit errungen haben,

weil sie nicht durch die zweifelhaften Redakteure der Richter'schen Partei, sondern durch einen Mann vorgetragen wurden, der auch außerhalb des Reichstags einigen persönlichen Einfluß nachweisen kann. Ich sende die Sachen nächstens unter Kreuzband.

Aus einem Brief des New Yorker Bankiers Jacob S. Schiff an Georg Siemens.

New York, 22. Januar 1901.

Mit gemischten Gefühlen habe ich gehört, daß Sie sich von der Leitung der Deutschen Bank zurückgezogen haben. Einerseits bedaure ich, daß das Institut, das seine hohe Weltstellung zum großen Teil Ihrer Intelligenz und Energie verdankt, in der Zukunft ohne Ihre direkte Leitung arbeiten muß, doch andererseits freut es mich herzlich, daß noch in rüstigen Jahren Sie sich veranlaßt gefühlt haben, Ihre ungeteilte Tatkraft in den Dienst der deutschen Nation zu stellen, die wahrlich, wie speziell jede große Nation, die im Fortschritt und der Entwicklung begriffen ist, konservative und erfahrene Leiter, besonders auf ökonomischem Gebiete, so sehr notwendig hat.

Aus der Antwort von Georg Siemens an Jacob S. Schiff.

Berlin, 6. Februar 1901.

Die Deutsche Bank ist seit Gwinners Eintritt in der Lage, mich vollständig entbehren zu können, und Sie werden gleich mir den Eindruck gewonnen haben, daß durch denselben gerade unsere amerikanischen Beziehungen eine ganz besondere Förderung erfahren haben. Zwar sind die Vereinigten Staaten heute in der Lage, jede europäische Unterstützung entbehren zu können. Immerhin scheint es mir, daß die unbedingt führende Stellung, welche die Deutsche Bank in mehrfacher Richtung gewonnen hat, auch den dortigen Bestrebungen von Nutzen sein kann, und ich würde mich freuen, wenn Sie davon Gebrauch machen wollten.

Der Leitartikel der New York Times unterschätzt uns doch etwas. Er hat gewiß Recht, wenn er auf die schwere Belastung aufmerksam macht, welche der deutschen Nation im Handicap auferlegt ist. Auf der anderen Seite aber berücksichtigt er zu wenig, daß wir erst seit 1870 wieder eine

Nation geworden sind und daß unsere innere Entwicklung noch lange nicht abgeschlossen ist. Allerdings werden wir in den nächsten zwei bis drei Jahren mit den „mageren Kühen Pharaos“ einige Bekanntschaft machen müssen: aber ich zweifle nicht, daß diese Bekanntschaft unsere Politiker von einer Reihe von Vorurteilen befreien und der Nation insofern nach einer anderen Richtung von Vorteil sein wird.

Bei dem bevorstehenden Ablauf der von uns abgeschlossenen Handelsverträge wird die Stellung, welche die Vereinigten Staaten uns gegenüber einnehmen, von großer Bedeutung sein. Dieselben verlangen zur Zeit freien Import ihrer Lebensmittelausfuhr und schließen zugleich ihr Land gegen unsere Fabrikatexporte zu. Zur Zeit steht unsere Handelsbilanz gegenüber Amerika mit 500 bis 600 Millionen Mark zu unsern Ungunsten. Auf die Dauer aber kann Niemand mehr von seinen Mitmenschen kaufen, als er ihm seinerseits auf anderem Gebiet verkauft. Deshalb dürfen Ihre Staatsmänner den Bogen nicht überspannen. Sonst wird bei uns die für Verkehrserleichterungen eintretende Partei zu machtlos. In dem alten Sprüchwort „leben und leben lassen“ liegt auch eine politische Wahrheit.

Wir werden uns hier schon Mühe genug geben. Wenn wir drüben etwas Unterstützung finden, wird dies nicht unnützlich sein, und ich würde mich herzlich freuen, wenn ich nicht durch die Politik Ihres Landes gezwungen würde, merkantile und politische Anlehnung bei den Russen zu suchen. Vielleicht helfen Sie uns dabei mit Ihrem Einfluß.

An seine Schwägerin Frau Magdalene Görz.

Wend. Hilsdorf, 7. 6. 1901.

Heute ist Taufe*). Sämtliche Frauenzimmer sind in Aufregung. Dieser männliche Säugling macht mehr Eindruck als zwölf der schönsten Leutnants und als hundert Bankdirektoren. Glücklicherweise merkt es der junge Mann nicht, sonst würde er schon jetzt verrückt. Bei seinem „lover“ und Bade hatte er heut sämtliche Damen der Gesellschaft — außerdem noch einige Dienstmädchen — um sich versammelt. — Zu mir ist noch niemand so gekommen.

*) des Onkels Werner Wiegand.

Elise tobt still im Haus umher. Es sind die unterschiedlichsten Leute angekommen, um an der Zeremonie theilzunehmen. Und alles soll untergebracht, gefüttert und beschäftigt werden. Auch ich muß gleich in den Hofdienst und schließe daher.

An seinen Schwiegersohn Dr. Wiegand.

Stresa, Villa Siemens; 10. 7. 1901.

Wir richten uns nach und nach auf ein gedankenloses Pflanzenleben ein. Leider hat meine Frau auf zwei große Zeitungen abonniert, und meine Berliner Freunde schicken mir alle mögliche Zeitungskorrespondenz-Artikel, in welchen die kräftigsten Beweise für meinen niedrigen Standpunkt in Fragen der Moral enthalten sind. Dann kämpfe ich mindestens zehn Minuten mit mir, ob ich antworten soll, bis endlich die Faulheit den Sieg erringt und alles wieder in die alte Ruhe zurückfällt. Ich denke mir: Wenn es mich nicht tief bewegt, wird es die anderen, denen die Materie viel gleichgültiger ist, noch weniger aufregen.

An seine Frau.

Zürich, 9. 8. 1901.

Bis Locarno Regen, dann wunderbare Fahrt. Auf der italienischen Seite alles grün in Folge des Regens, die Wasserfälle geradezu übersäumend. Ich war im letzten Wagen, der ganz leer war. Ich konnte daher am Ende sitzen und das ganze Panorama sich hinter mir abwickeln lassen. Ich möchte sagen, daß ich gestern zum ersten Male über den Gotthard gefahren bin. Jetzt kenne ich die Tunneln, die Kurven u. s. w. u. s. w.

Hier ist große Versammlung. Alle sehen sehr elegant aus und lassen herzlichst grüßen.

Dafür gehen die Geschäfte um so schlechter. Es scheint, daß meine türkischen Sachen eine Intervention meinerseits in England nötig machen werden. Dazu kommen häßliche Nachrichten über die Börsenlage. Kurz, wir werden keine schöne Zeit vor uns haben.

Abegg*) hat mir vorgeschlagen, mit ihm auf zwei Tage auf den Rigi zu gehen. Ich muß aber erst nach Basel. Dann bleibt mir nur noch ein

*) Karl Abegg-Arter, Präsident der Schweizerischen Kreditanstalt; siehe oben Band II, S. 91; Band III, S. 238.

Tag für die Beamten der Orientbureaus in Wien und Berlin, die mich durchaus sprechen wollen, um mir mitzuteilen, daß Mühlberg*) apodiktisch verlangt, ich solle Ende Oktober nach Konstantinopel gehen. — Qui vivra verra!

Berlin, 12. 8. 1901.

Eben kommt Dein zweiter Brief mit den niedlichen Bildern. Besten Dank! Meine Schuld ist groß und wächst täglich. Dafür nehme ich körperlich kummervoll ab: Heute 178 Pfund.

Meine Reise ging gut von Statten. Ich war schon am Montag Abend in Berlin, wo Mariele nebst Gatten und Kurlbaum mich am Bahnhof abholten. Leider konnte ich mich weder Dienstag noch Mittwoch um irgendetwas kümmern. Die Arbeit ist groß; der Verdruß noch größer.

Der Handelsvertragsverein wird eine schöne Resolution machen. Aber die Apathie der betroffenen Klassen ist sehr groß, und es ist möglich, daß die Resolution gründlich „verpufft“. Man wird ein Jahr zu spät begreifen, welchen Fehler man begeht, und dann wird es zu spät sein. Schade!

Aus einem Brief seiner Schwägerin Frau Magdalene Goerz an seine Frau.

Mainz, 17. 8. 1901.

Dein alter Gatte kam Donnerstag um 9 Uhr hier an, war sehr fidel, sah aber angegriffen aus und rauchte nicht. Er ging mit Fritz in die Stadt, sich eine Brille zu kaufen, und kam so müde wieder, daß wir ihn bewogen, sich auf's Sofa zu legen. Dann war er zum Essen aber wieder sehr frisch und aß mit vielem Appetit. Seinen Zustand erklärte er hervorgerufen durch zu viele und zu starke Havana's, weshalb er auch keine Zigarren bei sich hatte und nur eine nikotinfreie rauchte, was eigentlich bei ihm alles sagt. Er fuhr mittags weiter nach Basel, um abends noch in Zürich einzutreffen. Er wollte gern Fritz mit auf den Rigi nehmen, allein Fritz konnte leider nicht. Er meinte, drei Tage schlafen da oben, würde ihm sehr gut bekommen.

*) v. Mühlberg, Unterstaatssekretär im Auswärtigen Amt.

An seine Frau.

Rigi-Kaltbad, 18. August 1901.

172 Pfund, d. h. weitere Abnahme von sechs Pfund seit meiner Abreise von Berlin. Ich werde fast ängstlich wegen meiner Schönheit. — Das Wetter ist seit gestern schön, ich wandere viel spazieren, nur der Appetit findet sich noch nicht. Es schmeckt und riecht Alles nach Tabak, und das verleidet Einem alles. Meine Zigarren habe ich sämtlich an Büsing verschenkt und hoffe, daß das verfluchte Nikotin sich endlich aus meinem Leibe fortbegeben wird.

Aus der Karlsbader Leidenszeit.

Aus einem Briefe seiner Frau an seine Mutter.

Karlsbad, 8. 9. 1901.

Vorgestern Nachmittag sind wir wohlbehalten hier eingetroffen. Georg hofft, rasch seine Gelbsucht los zu werden, um dann hier in der schönen Gegend einige Touren machen zu können. Einstweilen machen wir die Touren in Gedanken mit dem Fremdenführer.

Aus Briefen seiner Frau an Stauß*).

Karlsbad, 9. 9. 1901.

Nicht wahr, Sie sagen nochmal überall, wo es angemessen sein möchte, daß mein Mann außer Stande ist, hier irgend etwas zu erledigen. Er hat geradezu eine nervöse Angst vor Briefen. Es war wirklich die höchste Zeit, daß er hierher in diese absolute Ruhe und strenge Kontrolle kam. Die beiden ersten Tage brachten eher einen Rückgang als einen Fortschritt, vor allem stieg die Müdigkeit und der Widerwillen vor dem Essen.

Das beste Zeichen, wie elend er sich fühlt, ist, daß mein armer Mann noch kein Buch, noch nicht den dummfsten Schmöker, zur Hand genommen hat. Die wenige Zeit, die er im Zimmer zubringt, liegt er halb oder ganz schlafend auf dem Sofa. Es ist ja so gut, daß Baden, Trinken und Spazierengehen oder =Sitzen so viel Zeit in Anspruch nimmt, sonst käme dem ohnehin ungeduldigen Mann gar leicht ein Überdruß an der ganzen Kur.

*) Dr. phil. h. o. Emil Georg von Stauß, damals Sekretär Georg Siemens', seit 1915 Direktor der Deutschen Bank.

Karlsbad, 11. 9. 1902.

Es ist jammervoll, so machtlos zuzusehen, wie geduldig und brav mein sonst so ungedulbiger Gebieter alle Vorschriften des Arztes zu befolgen sucht und doch der Erfolg so gar nicht kommen will. Es wäre ja für ihn alles so viel leichter, wenn nicht dieser starke Widerwille gegen jede Nahrungsaufnahme ihn von früh bis spät beherrschte. Seine körperliche Abnahme ist, wie er heute morgen feststellte, in den letzten drei Tagen drei Pfund gewesen. Das hat ihn etwas niedergedrückt, aber zum Glück hatte ihm der Arzt das gleich angekündigt.

Nur eines giebt mir Mut, das ist das tägliche Besserwerden seiner Stimmung. Er verfolgt mit großer Freude den Milchkrieg, und die Sachen, die die Herrn vom Handelsvertragsverein heute an mich schickten, haben ihn alle interessiert und gefreut.

Ich bin so froh, wenn es mir gelingt, eine heitere Stimmung aufrecht zu erhalten. Ich vertraue darauf, daß gute Laune auch eine Hilfe ist.

Ich werde Ihnen, so oft ich kann, berichten, wie mein Mann diese oder jene Sendung aufgenommen hat, und hoffe, Ihnen damit die Wahl der zu sendenden Sachen zu erleichtern.

Karlsbad, 12. 9. 1901.

Anbei wieder eine Kopie und ein Briefchen dazu. Es klingt nicht sehr heiter, und so wenig heiter war auch heute meines Mannes Stimmung. Der Arzt selbst gibt zu, daß die lästigen Begleiterscheinungen große Geduld erfordern. Ich war mir aber heute früh so wenig klar, ob, ob nicht, der behandelnde Arzt die Krankheit richtig erfaßte, daß ich kurz entschlossen einen zweiten Arzt dazu verlangte, und zwar Dr. Herrmann, den uns Professor Gurschmann als den besten hier genannt hat.

Aber was Stimmung tut, habe ich heute früh gesehen. Mein Mann kam unangenehm überfättigt — bloß von seinen zwei Gläsern Sprudel — nach Hause, er hatte wahre Angst davor, seinen Cacao trinken zu sollen. Dann entschloß er sich, sprang aber nach wenigen Schluck wieder auf, lief im Zimmer hin und her und sagte: „Es geht nicht.“ Da kam Ihr Brief und der Paß Zeitungen. Interessiert öffnete er, freute und amüsierte sich, trank die zweite Tasse Cacao, ohne ein Wort des Stöhnens.

Aus einem Brief seiner Frau an seine Mutter.

Karlsbad, 13. 9. 01.

Georg liegt behaglich auf dem Sofa und hält seinen Mittagschlaf; da will ich die Zeit schnell benutzen, um Dir über sein Befinden zu berichten. Georg und auch ich meinen, es geht ein wenig besser, und der Arzt ist zufrieden. Nur sagt er, wir müßten Geduld und immer wieder Geduld haben, und die hat ja auch Georg in so hohem Maße. Er freut sich auch seines guten Rechtes, sich Ruhe zu gönnen, diktiert mir alle Tage einige Briefe, um den Leuten zu sagen, er sei krank und könne im Augenblick keine Arbeit leisten. Zu mir sagt er dann immer: „Weißt Du, ich muß die Gelegenheit ausnutzen.“

Georg Siemens an Dr. Kilian Steiner.

Karlsbad, 13. 9. 01.

Ich habe Ihnen für viele Freundlichkeiten der letzten Jahre zu danken, dies aber immer meiner Frau überlassen, welche auch dem empfindsamen Teil meines Hauswesens vorsteht.

Glücklicher Weise bin ich recht krank geworden und unfähig, geschäftliche Dinge weiter zu betreiben, und wende auch mich demjenigen zu, was Adam Smith die moralischen Empfindungen nennt.

Sie haben uns durch Ihren Brief zur Hochzeit unserer Nr. 3 große Freude gemacht; allerdings habe ich von dem Käse nichts essen dürfen, aber meine Frau spricht mit hoher Befriedigung davon. Meine Nahrung besteht aus wenig Hafergrütze; ich glaube, daß Ritter Georg keine stärkere Gemütsbewegung hatte, als er den Kampf mit dem Drachen begann, wie Georg Siemens, wenn er einen Teller Hafergrütze angreift. Nichtsdestoweniger interessiere ich mich für Käse. Aus inliegenden Zeitungsausschnitten sehen Sie, daß ich mich in einen Milchkrieg gemischt habe, ehe ich ganz elend wurde. Ich fand nämlich, daß die Produktionskosten der Milch höher zu sein pflegen, als die Berliner Händler dafür zu zahlen wünschen, publizierte dies mit gewohnter Dreistigkeit und erfuhr sowohl von freisinniger als konservativer Seite die Antwort, daß ich darum noch lange nicht Minister werden würde. Sie können sich hoffentlich vorstellen, wie schwer mich dieses geschmerzt hat; aber Milch für 12 Pfennige produzieren und für 9 Pfennige verkaufen, ist auch schmerzlich.

Meine Tochter Nr. 3, der Sie kürzlich den Aufenthalt in der Käse-
schule so freundlich anboten, hat es vorgezogen nach Athen zu ziehen
und will dort Aphroditen, Apollo's und andere Merkwürdigkeiten ent-
decken. Aber meine Nr. 4 ist mehr für Käse und will auf die landwirt-
schaftliche Akademie gehen.

Mit meinem Handelsvertragsverein habe ich eine sehr schwere Zeit
gehabt. Der Industrie ist es jahrelang gut gegangen, und sie kann sich
nicht vorstellen, daß veränderte Konjunkturen sehr veränderte Resultate
haben müssen. Die von Bismarck 1878 inaugurierte Schutzollpolitik,
welche Caprivi ausbauen mußte, zeigt jetzt ihre Gefahren in der Über-
produktion über die Bedürfnisse des heimischen Marktes hinaus. Wir
müssen durch diese Gefahren hindurch und müssen dazu vergnügte Ge-
sichter schneiden. Obgleich ich nirgends im Lande ein wirkliches gutes
Echo gefunden habe und obgleich mir von nirgendwoher eigne Initiative
und Hülfe kam, habe ich doch nach meiner Überzeugung wesentlich zur
Veränderung des agrarischen Tones beigetragen. Meine Berliner Hülfe
bestand aus ein paar jungen Bürschchen mit der ganzen Unerfahrenheit
und dem ganzen Hochmut, den Studenten zu haben pflegen, welchen
noch die Eierschalen am H Neben. Ich nannte sie nur meine
Kanarienvögel. Für Jemand, der die sechzig überschritten hat, ist eine
solche Arbeit zu verdrießlich. Vertreter zu finden, die sich von gehalt-
beziehenden Nachtwächtern unterscheiden, ist mir bisher noch nicht
gelungen.

So schreibe ich denn aller Welt grobe Briefe und hoffe, daß ich
durch den allgemeinen Unwillen endlich beseitigt werde. Durch meine
Gelbsucht bin ich mir selbst zum Efel geworden, warum soll ich es
nicht auch Andern werden!

Holzmann besuchte mich am letzten Tag seiner Anwesenheit hier
und hat mir einen großen Dienst geleistet, indem er mir half, mich von
meinem hiesigen Arzt, einem Dr. Eisenbart, etwas zu emancipieren.
Er weiß garnicht, wie dankbar ich ihm dafür bin. Als Holzmann mich
besuchte, war ich dem „grauen Elend“ näher als anderen Empfin-
dungen. Im Übrigen aber finde ich Karlsbad einen scheußlichen
Aufenthalt. Laupheim dürfte schöner sein.

Aus einem Briefe seiner Frau an seine Mutter.

Karlsbad, 16. 9. 1901.

Zwei Tage war strömender Regen, und Georg mußte seinen Mühlbrunnen zu Hause trinken. Aber heute scheint die Sonne wieder hell, und wir gingen wieder, wie gewohnt, früh an den Mühlbrunnen, Wasser trinken, und haben dann zu Hause bei offenem Fenster gefrühstückt. Die ganze Medizin dieser Krankheit ist Geduld; ich hätte nie gedacht, daß Georg soviel Geduld haben könnte, wie er jetzt beweist.

An Herrn Moritz Bauer, Wien.

Karlsbad, Hotel Pupp, 16. 9. 01.

Ich erhalte soeben Ihren Brief und muß Ihnen leider sagen, daß mein körperlicher Zustand nicht derart ist, daß ich es wagen möchte, für jetzt und in der nächsten Zeit eine Ansicht über die von Ihnen angeregten Fragen auszusprechen. Durch eine in den letzten Tagen meines Berliner Aufenthalts oder nachher eingetretene Komplikation hat sich die Möglichkeit der Nahrungsaufnahme vermindert, so daß ich nur liegend wenige flüssige Nahrung genießen kann. Natürlich schreitet die Gewichtsabnahme ständig vorwärts, und die Schwäche nimmt zu. Deshalb wird auch Ihr Besuch hier für Sie nur ein Zeitverlust und für mich keine Hilfe sein. Wir müssen eben abwarten, ob die notwendige Veränderung in meinen inneren Organen vor sich geht, ehe die Schwäche allzu groß wird.

Der Vorschlag der Kreditanstalt scheint mir dasjenige zu enthalten, was der Bankverein selber tun müßte, falls Sie meinen ersten Weg nicht gehen wollen. Es scheint danach immer noch Geschäftsleute in Oesterreich zu geben.

Geht denn Ihr Schiff so schwer, daß Sie das nicht selber machen können?

Hinsichtlich Ihrer Kritik des Eingreifens der Deutschen Bank in Leipzig habe ich den abweichenden Eindruck, als ob dieses Eingreifen der Deutschen Bank sehr viel mehr Nutzen als Schaden gebracht hat. Wenn die Anglobank in Pest nicht vorwärts gekommen ist, so liegt das möglicherweise nicht an der Politik, sondern daran, daß das System im Betriebe des Bankgeschäfts sowohl in Wien als in Pest längst nicht mehr den Anforderungen der Neuzeit entspricht. Beide Plätze würden als Plätze ganz anders aussehen, wenn nicht auf beiden die elende galizische Schule die dominierende wäre.

Aus Briefen von Frau Elise von Siemens an Stauß.

Karlsbad, 16. 9. 1901.

Von Tag zu Tag will mein Mann weniger hören und wissen. Und es ist ja auch so natürlich. Die stets fortschreitende Gewichtsabnahme ist auch zugleich eine stets zunehmende Schwäche. Schon rechnet sich mein Mann aus, wieviel Gewichtsabnahme überhaupt er noch aushalten kann, und ich suche mit Angst und Sorge ihm jede, auch die kleinste Bewegung zu ersparen, weil alles Kraft fordert, die im Augenblick nicht ersetzt werden kann. Und dabei darf und will ich ihn keine Spur von Sorge merken lassen. Jede Hilfe, die ich ihm leiste, ist eine Erlaubnis oder Tyrannei, aber nie eine Notwendigkeit. Und zu den kurzen kleinen Mahlzeiten habe ich stets irgend eine heitere Sache parat, die ihn fesselt und die sich ausspinnen läßt, bis 5—10 Minuten nach dem letzten Löffel. Und damit habe ich's nun gottlob erreicht, daß er in den zwei letzten Tagen, insbesondere heute, mehr Nahrung zu sich nahm als vorher.

Aus einem Brief Georg Siemens' an Stauß.

Karlsbad, Hotel Rupp, 19. 9. 1901.

Mit Ausnahme weniger Tage, an welchen ich den Brunnen besucht habe, um dort meine 1½ Glas Wasser zu trinken, verlasse ich das Bett oder das Sofa überhaupt nicht.

Auch mit der Lektüre habe ich mich bereits sehr bescheiden, weil mir fast jedes, auch das gedankenloseste Buch, zu schwer ist.

In der Korrespondenz des Handelsvertragsvereins vermissе ich leider noch immer die Mittheilung, daß ich nicht im Stande bin, Fragen oder Korrespondenzen zu beantworten.

Die Andraeschen Sachen*) sind in meinem Besitz, ich bin leider zu erschöpft, dieselben zu lesen.

Was den Wirtschaftsplān des Försters betrifft, so sende ich denselben zurück. Sätze wie M. 2000 für Verwaltungskosten und Steuern müssen spezialisiert werden. Den Vorschlag des Försters, mit dem Abschlagen der Birken auf den 100 Morgen zu warten, damit die Wirtschaft sich in einigen Jahren ihr Nutzholz billiger einstellen kann,

*) betr. die Gutsverwaltung Malsdorf.

habe ich bereits vor sechs Monaten abgelehnt. Es ist billiger für die Wirtschaft, sich ihr Nußholz aus Paris kommen zu lassen, als es sich auf diese verschwenderische Weise zu beschaffen. Endlich aber bitte ich, daß der Förster im Notfall durch künstliche Düngung dafür sorgt, daß Heidelbeeren und Preiselbeeren in Kultur gebracht werden. Geeignete Stellen sind reichlich vorhanden, es handelt sich nur um Fleiß und Aufmerksamkeit.

P. S. Verliert die Frankfurter Filiale Geld an dem Heilbronner Krach?

Wenn Sie nach Mhlsdorf gehen, so erörtern Sie freundlichst mit dem Förster und Herrn Andrae die Frage nach Wiederherstellung des Brunnens in der Nähe des alten Teiches. Herr Andrae hat mir in dieser Frage bisher passiven Widerstand entgegengesetzt, ich wünsche aber mit der Sache endlich ein Ende zu machen und bitte um den Kostenschlag des Brunnenmachers für einen anständigen, dauernd Wasser gebenden Brunnen und einen Vorschlag des Försters, um rund herum eine nette Anlage zu machen. —

Ferner überlegen Sie gefälligst, ob man die Güterbilanz statt auf den 30. Juni nicht zweckmäßiger auf den 30. September oder 31. Oktober abschließt. Die Frage des Datums ist mir gleichgültig. Was mir nicht gleichgültig ist, ist die unendliche Verzögerung, die ich mir früher der Lantiemen wegen gefallen lassen mußte, die aber jetzt zwecklos ist.

Aus Briefen von Frau Elise von Siemens an Stauf.

Karlsbad, 20. 9. 1901.

Er meinte heute früh, er finge jetzt an zu begreifen, was es hieße Nerven haben. Davon, daß es ihm etwas besser gehe, will er gar nichts hören. Er behauptet, die Ärzte wären Schafsköpfe.

Aber ich finde seine Stimmung besser, er wird leichter ungeduldig. Er liest auch jetzt viel mehr als anfangs, gestern las er mir sogar ihn amüsierende Stellen vor.

Karlsbad, 21. 9. 1901.

Mein Mann fragt nach keinem Brief, wenn ich ihm das Vorlesen nicht anbiete. — In dem Hansemann'schen Buch*) fand er gestern, daß

*) David Hansemann, von A. Bergengrün, Berlin 1901.

auch Hansemann eine langdauernde Gelbsucht, entstanden durch Überarbeitung, hatte, von der er sich zwar nur langsam erholte, aber dann seine volle Gesundheit wieder erlangte. Das war wirklich wie auf Bestellung in dies Buch gedruckt.

Karlsbad, 22. 9. 1901.

Carl Hirsch*) fand meinen Mann besser aussehend als er erwartet hatte. Heute früh ging er statt meiner mit zum Brunnen und brachte es fertig, meinen Mann zu überreden, von jetzt ab sein Glas Mühlbrunnen im Bett zu trinken. Die ungewöhnlich lange Dauer der Gelbsucht beschäftigt die Ärzte so sehr, daß beschlossen worden ist, Professor Curschmann hieher kommen zu lassen. Mein Mann ist damit einverstanden, er sieht darin nur die Hoffnung, etwas schneller geheilt zu werden. Seine Stimmung ist heute sehr gut, die kleine Steigerung des Appetits macht ihm offenbar Freude.

Aus einem Brief seiner Frau an seine Mutter.

Karlsbad, 24. 9. 1901.

Unser Arzt Dr. H. meinte heute, es wäre ihm so interessant, wie gut und objektiv Georg sich selbst beobachtet. Das habe er noch bei keinem Patienten erlebt. Er setzte hinzu, Georg wäre gewiß ein großer Mediziner geworden, wenn er dies Fach ergriffen hätte.

Aus Briefen seiner Frau an Stauf.

Karlsbad, 24. 9. 1901.

Eben war Dr. H. hier. Er setzte meinem Mann klar und ruhig auseinander, daß es sich darum handele, seine Kräfte zu schonen und zu erhalten, bis die Anschwellung der Gallengänge sich gegeben und durch den erneuten Zufluß von Galle in den Magen die Krankheit gehoben sei. Aber wann dies stattfinden würde, könne kein Arzt vorher sagen, und drum müsse man mit seinen Kräften so hausälterisch als möglich umgehen. Meinem Manne hat diese offene Darlegung sehr gefallen, und er hat gleich auf eine Spazierfahrt, die er heute durchaus machen wollte, verzichtet.

*) Dr. Carl Hirsch, Prof. der Medizin, Gatte von Anni Görz, einer Nichte Georg Siemens.

Karlsbad, 28. 9. 1901.

Offenbar macht sich noch niemand einen wirklichen Begriff von dem Zustand meines armen Mannes. Bitte sagen Sie nur, daß ich ihn jetzt jeden Morgen im Bett liegend wasche, weil er zu schwach ist, solange zu stehen.

Karlsbad, 2. 10. 1901.

Heute war wieder einmal ein recht schwerer Tag, d. h. ein Tag, an dem man so meint, es würde mit den besten Hoffnungen und Wünschen Ball gespielt.

Heute kam ein Brief von Kurlbaum, in dem er sich anbot, hierherzukommen, wenn wir ihn haben wollten. Mit diesem Anerbieten kam er einem Wunsch meines Mannes auf halbem Weg entgegen. — Gestern abend hatte er mit mir darüber gesprochen, daß man nie wissen könne, wie seine Krankheit ende, und daß er gern, ehe er nach Stresa ginge, mit Kurlbaum mehrere Tage zusammen wäre, um vieles mit ihm zu besprechen.

Karlsbad, 3. 10. 1901.

Ich finde, daß der Zustand sich seit gestern verschlechtert hat. Mein armer Mann kann ohne Schmerzen nicht mehr auf der Seite liegen, und auch die Nahrungsaufnahme ist schwerer. Er meinte heute morgen, er wolle selbst eine Operation vorschlagen, da es so nicht weiter ginge und sie doch, wenn schon, je früher je besser gemacht werde.

Karlsbad, 3. 10. 1901.

Also wir reisen Sonnabend. Bitte sorgen Sie dafür, daß mein Mann möglichst ungelesen ins Haus kommt.

Aus einem Brief seiner Mutter an seine Frau.

Milsdorf, September 1901.

Die Nachrichten von meinem lieben einzigen Sohn lauten immer noch nicht gut. Möchte es doch bald besser werden! Die Leute hier draußen fragen bekümmert nach dem Herrn, den alle lieben, dem Mann mit dem freundlichen Wort und der hilfbereiten Hand.

Namensverzeichnis.

(Die Bände sind mit römischen, die Seiten mit arabischen Ziffern bezeichnet.)

- Abdul Afis, Sultan III 25
Abdul Hamid, Sultan III 20 ff., 59 ff.,
82 ff., 101 ff., 134, 142, 355 ff
Abegg-Arter, Karl, Präsident der
Schweizerischen Kreditanstalt II 91,
115; III 132, 238, 382
Abams, Edward D., amerikanischer Fi-
nanzmann II 260, 267, 271; III 228
Abelson, S. v., I 287
Ali, Schah von Persien I 129 ff.
Ali Pascha, türkischer Großbezier III 7
Ali Kuli Mirza Chan, persischer Prinz
I 118, 133, 143 ff.
Alison, englischer Diplomat I 137, 142,
143, 146, 154
Andrae, Gutsinspektor III 352, 389, 390
Arendt, Dr. Otto, Währungspolitiker,
freikonservativer Abgeordneter III 201,
207
Arnim, Achim v., Dichter I 35
Arnim, Bettina v., Schriftstellerin I 35
Arnßberger, Ludwig, badischer Politiker
I 18
Aschmann, Gottfried III 252
Aubohneau, Gaston, französischer Finanz-
mann III 99
Auguste Viktoria, deutsche Kaiserin III
357, 358, 367
Auerbach, Berthold, Schriftsteller I 41

Balduino, Giuseppe, italienischer Finanz-
mann II 208, 211
Balfour, Arthur, englischer Staatsmann
III 138

Bamberger, Ludwig, liberaler Politiker
und Schriftsteller I 213, 224, 228, 236;
III 158, 163 ff., 193, 340
Bardac, französischer Finanzmann III 127
Bartlett, Sir Asmet, englischer Finanz-
mann III 87
Barth, Dr. Theodor, liberaler Politiker
II 194, 259 ff.; III 193, 324, 334,
340 ff., 374
Bassi, italienischer Finanzmann II 219 ff.;
III 41
Bauer, R., belgischer Finanzmann II 164
Bauer, Moriz, österreichischer Finanz-
mann II 26, 172, 178; III 9, 10, 93,
223, 388
Bayer, General I 62
Bebel, August, sozialdemokratischer Poli-
tiker II 280
Bennigsen, Rudolf v., nationalliberaler
Politiker III 177, 247
Berger, französischer Finanzmann, Prä-
sident des Verwaltungsrates der tür-
kischen Staatsschuld III 100
Bergengrün, M., Verfasser der Bio-
graphie David v. Hansemanns III 390
Bergmann, Carl, Direktor der Deutschen
Zute-Spinnerei und Weberei A.-G.
II 10, 11
Bethmann Hollweg, Theobald v., Reichs-
kanzler III 147
Biedermann, v., französischer Finanz-
mann III 127
Bismard, Herbert Fürst von III 213
Bismard, Otto Fürst von I 40, 50, 66,

- 72, 76, 214, 316; II 23, 35, 36, 274, 275; III 16 ff., 28 ff., 84, 124, 166 ff., 176 ff., 189, 190, 286, 351
- Bitter, v., Präsident der Seehandlung I 334
- Blanc, Baron Alberto, italienischer Diplomat III 36
- Boß, Pastor I 14, 236
- Bode, Mitglied der juristischen Prüfungskommission I 41, 97
- Bolton, Kaufmann in Tiflis I 105
- Booth, John, englischer Gartenbauer II 35, 36
- Borchardt, Dr., Deutsch-Amerikaner III 308
- Bötticher, Karl Heinrich v., Staatsmann III 339
- Bourbaki, französischer General I 185
- Bracht, Eugen, Maler III 250
- Bramann, W., Beamter der Deutschen Bank I C. IV
- Brand, M. v., deutscher Diplomat I 15, 236, 239
- Braun, Karl, liberaler Politiker III 296
- Braunfels, Otto, Geheimer Kommerzienrat, deutscher Finanzmann I 331; II 231, 246, 289; III 342
- Brodick, William, englischer Politiker III 97, 99, 111
- Brugsch, Heinrich Karl, Ägyptologe I 117
- Bülow, Bernhard Fürst von, Reichskanzler II 283; III 87 ff., 95, 106 ff., 125, 129, 227
- Bunjen, Robert Wilhelm, Chemiker III 305
- Büsing, Otto, Geheimer Finanzrat, nationalliberaler Politiker I 18, 286; III 294, 295
- Caillart, Sir Vincent, englischer Finanzmann, Präsident des Verwaltungsrates der türkischen Staatsbahn III 27, 36, 37, 68, 72
- Cambon, Paul, französischer Diplomat III 63
- Cameron, B. Dowett, Afrikaforscher III 25
- Capnist, Graf, russischer Diplomat III 87
- Caprivi, Graf Georg Leo, Reichskanzler III 58, 179, 189 ff., 210, 338
- Cary, Henry, amerikanischer Nationalökonom I 46
- Cassel, Sir Ernest, englischer Finanzmann III 40, 65, 128, 144, 336
- Cazalet, Edward, englischer Finanzmann III 26
- Champaign, Leiter des britisch-indischen Telegraphenwesens I 148, 149
- Chamberlain, Ethel, Tochter von Josef Ch. III 91, 119
- Chamberlain, Josef, englischer Staatsmann III 91, 107, 108, 120, 227, 228
- Changh, französischer General I 173, 182, 185
- Chaubin, v., Chef der preussischen Telegraphenverwaltung I 90, 115
- Chesney, Francis, englischer Oberst III 24, 25
- Christians, W., volkswirtschaftl. Schriftsteller II 191
- Coch, Dr. C. Th., österreichischer Sektionschef III 30
- Collas, französischer Finanzmann III 27
- Constans, Jean Antoine Ernest, französischer Staatsmann III 94, 95, 129, 136, 137
- Cotard, französischer Finanzmann III 87
- Crailsheim, Graf von, Bayerischer Ministerpräsident III 339
- Cranborne, Lord, englischer Politiker III 135
- Cremieux, französischer Deputierter I 186
- Crispi, Francesco, italienischer Staatsmann II 207; III 41
- Croner, Geheimer Sanitätsrat III 332
- Cronje, Piet Arnoldus, Burengeneral III 109
- Crusius, Verfasser der Geschichte der Stadt Goslar I 3
- Curschmann, Professor Dr. Heinrich, Mediziner III 291, 385, 391

- Curzon, Lord, englischer Staatsmann III 110
- Djavid Bey, türkischer Finanzminister III 142
- Davy, Sir Humphry, Chemiker und Physiker II 47
- Dawkins, Sir Clinton E., englischer Finanzmann III 128, 139
- Dechend, Hermann v., Reichsbankpräsident III 166, 201
- Delcassé, Théophile, französischer Staatsmann III 94, 126, 127, 130, 137 ff.
- Delbrück, Adalbert, Bankier I 213, 221 ff., 291, 296, 321 ff.; II 64, 81, 105, 122, 150, 211 ff.; III 160, 175
- Delbrück, Ludwig, Bankier III 306
- Delbrück, Rudolf v., Staatsmann I 237; II 24
- Dernburg, Bernhard, Finanzmann und Politiker II 134, 247, 259, 271
- Deutsch, Felix, Generaldirektor der AGO. II 79
- Disraeli, Benjamin, Earl of Beaconsfield, englischer Staatsmann I 74; III 25
- Dörnberg, Freiherr v., Studiengenosse von Georg Siemens I 22
- Dobrowolsky, Dolivo, Ingenieur II 89
- Dove, Heinrich, liberaler Politiker II 41
- Drehfuß, Alfred, französischer Offizier III 359
- Droysen, Johann Gustav, Historiker I 20
- Du Bois Reymond, Paul, Mathematiker und Physiker II 41
- Dupanloup, französischer Bischof I 171
- Dupré Julien, Maler III 250
- Eckardstein, Hermann Freiherr v., deutscher Diplomat III 79, 92, 109, 116 120
- Edison, Thomas Alva, Erfinder II 49, 85
- Edward VII., König von England III 125, 140
- Ehrenberg, Richard, Professor Dr., Nationalökonom I 31, 152
- Eich, Nicolaus, Generaldirektor der Mannesmannröhren-Werke II 147
- Einsiedel, Graf von, General I 35
- Eisendecher, v., Diplomat III 308
- Eisenlohr, Dr. III 304
- Eulenburg, August Graf zu, Oberhofmarschall III 229
- Eulenburg, Graf Friedrich zu, Staatsmann I 237
- Faidherbe, französischer General I 185
- Faraday, Michael, Chemiker und Physiker II 47
- Faure, Firmin, französischer Deputierter III 137
- Fabre, Jules, französischer Politiker I 186
- Fechner, W., Maler I 25
- Fénelon, François, Schriftsteller I 15
- Ferdinand, Fürst, später König von Bulgarien III 5
- Feraris, Galileo, Physiker II 90
- Fichte, Johann Gottlieb, Philosoph III 154
- Field, Cyrus W., Erbauer des ersten transatlantischen Kabels I 82
- Fielding, Henry, Schriftsteller III 335, 336
- Fordenden, Max v., liberaler Politiker III 167
- Ford, Sir Clare, englischer Diplomat III 66, 67
- Franken, Julius, Generaldirektor der Mannesmannröhren-Werke II 146
- Franz Joseph, Kaiser von Österreich, König von Ungarn III 286
- Frege, Dr. v., Vizepräsident des Reichstags III 200
- Friedrich III., deutscher Kaiser, König von Preußen III 335, 367
- Friedrich Karl, Prinz von Preußen I 166, 173
- Frischen, Ingenieur I 104
- Gambetta, Léon, französischer Politiker I 166, 167, 171, 185, 186

- Gamp, Karl Freiherr v., freikonserbativer Politiker III 207, 208
- Gauß, Karl Friedrich, Mathematiker und Physiker II 39
- Gebhard, Gustav, Mitglied des Verwaltungsrates der Deutschen Bank II 8, 277
- Germain, französischer Finanzmann II 154
- Gerlich, Geheimer Legationsrat III 155
- Ghika, Fürst, rumänischer Staatsmann I 23
- Giolitti, Giovanni, italienischer Staatsmann II 217
- Gibson Bowles, englischer Politiker III 138
- Gneiß, Rudolf v., Rechtslehrer und Politiker II 231; III 305
- Gladstone, William Ewart, englischer Staatsmann III 25
- Göben, August Karl v., General I 63
- Goldsmid, leitender Beamter in der britisch-indischen Telegraphenverwaltung I 108
- Görz, Adolf, Bergingenieur II 287, 289; III 233, 236, 299, 328
- Görz, Anni, später Frau Professor Dr. Carl Hirsch III 391
- Görz, Elise, später Frau Dr. von Siemens, siehe dort.
- Görz, Friedrich, Rechtsanwalt III 257, 339, 383
- Görz, Hermann, Geheimer Baurat II 66, 122; III 236, 286, 334, 354, 379
- Görz, Josef, Oberlandesgerichtspräsident I 188; III 5, 6, 162 ff., 236, 246, 254, 276 ff., 325 ff., 341 ff., 354, 366
- Görz, Frau Magdalene III 276, 320, 339, 381, 383
- Goethe, Johann Wolfgang v. III 288
- Gould, M., amerikanischer Finanzmann II 21
- Granschewsky, v., Ingenieur I 105
- Grant, Whiffes Simpson, amerikanischer General u. Präsident III 310
- Graske, Gutsinspektor III 364, 371
- Greh, Sir Edward, englischer Staatsmann III 80, 144
- Grillo, italienischer Finanzmann II 206
- Großholz, Eisenbahningenieur III 359
- Grote, Freifrau v. I 78
- Grouvens, Dr., Agrikulturchemiker I 45
- Güßfeld, Paul, Forschungsreisender I 13, 14
- Gussow, Karl, Maler III 240, 250, 295
- Gutmann, Eugen, Direktor der Dresdener Bank III 350
- Gwinner, Artur v., Direktor der Deutschen Bank II 126, 134, 267, 271; III 5, 11, 53, 87, 106, 127 ff., 135 ff., 243, 249, 370, 373, 380
- Hagenbeck, Eisenbahningenieur III 89
- Halbane, Lord, englischer Staatsmann III 72, 143, 147
- Halske, J. G., Mechaniker, Mitbegründer der Firma Siemens & Halske I 12, 31, 77, 78, 91, 96
- Hammacher, Dr. Friedrich, national-liberaler Politiker II 30, 277; III 157, 166
- Hammann, Otto, Presseschef des Auswärtigen Amtes, politischer Schriftsteller III 79, 92
- Handtman, Gutsinspektor III 303
- Hänel, Albert, Germanist, liberaler Politiker III 168
- Hansemann, Adolf v., leitender Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft I 333 ff.; II 213, 277
- Hansemann, David v., Begründer der Disconto-Gesellschaft, preuß. Finanzminister I 206; III 390, 391
- Harris, Robert, amerikanischer Finanzmann II 235
- Hatzfeld, Graf Paul, deutscher Diplomat III 79, 91
- Häußer, Ludwig, Historiker I 21
- Hawthorn, Sir John, Ingenieur III 46
- Hahn, Ingenieur II 129

- Hefner-Atened, Friedrich v., Elektrotechniker II 48
- Heine, Heinrich, Dichter I 18
- Heinecius, Mitglied der juristischen Prüfungskommission I 41
- Heinius, Studiengenosse von Georg Siemens I 19
- Helfferich, Dr. Karl III 17, 60, 141, 145, 146, 165, 252
- Hellauer, Professor Dr. III 47
- Helldorf-Webra, Otto Heinrich von, konservativer Politiker III 166
- Hendel-Donnersmard, Fürst von I 291
- Herrmann, Dr., Praktischer Arzt III 385
- Hervwegh, Georg, Lyriker I 34
- Herz, Wilhelm, Mitglied und später Vorsitzender des Aufsichtsrates der Deutschen Bank, Präsident der Berliner Handelskammer I 290, 298
- Heydt, Eduard v. d., Mitglied und stellv. Vorsitzender des Verwaltungsrates der Deutschen Bank II 212; III 160, 175
- Himly, Professor Dr. I 104, 105, 121
- Hinschius, Paul, Studiengenosse von Georg Siemens I 22
- Hirsch, Professor Dr. Carl, Mediziner III 391
- Hirsch, Baron Moriz v., Finanzmann III 7 ff., 44 ff., 63
- Hofmann, A. W., Chemiker II 231
- Hofmann, Hermann, Redakteur der Hamburger Nachrichten III 18
- Hohenlohe-Schillingsfürst, Alexander Prinz zu III 367
- Hohenlohe-Schillingsfürst, Chlodwig Fürst zu, Reichskanzler III 17
- Holst, Hermann Eduard von, Historiker III 305, 308
- Hölscher, Professor Dr. I 3
- Hölzer, Ernst, Ingenieur I 104, 108 ff.
- Holzmann, Philipp, Chef der Baufirma Philipp Holzmann & Co. III 387
- Horwig, Rechtsanwält III 350
- Such, Hotelier in Smyrna III 360
- Huguenin, Eduard, Generaldirektor der Anatolischen Eisenbahnen III 89, 113
- Humann, Karl, Archäologe III 61
- Humbert, König von Italien II 41
- Huene, Karl Freiherr von Hoinigen, Zentrumsführer III 339
- Jablochhoff, Ingenieur II 47
- Jakobi, Dr., Deutsch-Amerikaner III 308
- Jean Paul, Schriftsteller I 12
- Jngerleben, v., Mitglied der juristischen Prüfungskommission I 41
- Jonas, Eisenbahnpräsident, später Direktor der Deutschen Bank II 208 ff., 236 ff.; III 168 ff.
- Jordan, Dr. Hans, Direktor der Bergisch-Märkischen Bank II 151
- Jrving, Washington, Schriftsteller III 307
- Kanik, Graf Wilhelm Alexander von, konservativer Politiker III 201 207
- Kapp, Friedrich, liberaler Politiker II 235, III 247, 250
- Kapp, von Gültstein, Otto, Geheimer Baurat III 46, 47, 61, 73, 98, 359
- Kaulla, Alfred v., Direktor der Württembergischen Vereinsbank III 31 ff., 46 ff.
- Kayser, Dr., Direktor der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes II 279
- Kirchmann, Julius v., liberaler Politiker I 12
- Koch, Dr. Richard, Reichsbankpräsident III 201
- Koch, Rudolf v., Direktor der Deutschen Bank I 229, 329; III 293, 303
- Koner, Max, Maler III 240, 250
- Kopecky, Wilhelm, Mitglied des Aufsichtsrates der Deutschen Bank I 297, 298
- Körte, Professor Dr. Werner, Mediziner III 259
- Krüger, Paul, Präsident der Südafrikanischen Republik III 227

- Rühlmann, Otto v., Generaldirektor der Anatolischen Eisenbahnen III 44, 61 ff., 73, 84
- Rurlbaum, Dr. Ferdinand III 252, 256, 351, 373, 383, 392
- Rambadorff, Graf, russischer Minister des Auswärtigen III 127, 129
- Randdowne, Lord, englischer Staatsmann III 134, 136, 138, 139
- Rascelles, Sir Frank, englischer Diplomat III 128
- Rasler, Dr. Eduard, liberaler Politiker III 163 ff., 309, 316, 321
- Raurier, französischer Deputierter I 186
- Raw, Sir Edward, Vorsitzender des Verwaltungsrates der türkischen Staatsschuld III 91, 100, 111, 123
- Leonhardt, Gerhard Adolf Wilhelm, preuß. Justizminister I 115
- Leopold II., König der Belgier II 273; III 248
- Leffers, Ferdinand, Erbauer des Suezkanals III 30
- Lehen, Alfred v. d., vortragender Rat im preuß. Eisenbahnministerium II 231, 253; III 305, 349
- Lichtenstein, Fürstin von I 16
- Lindau, Paul, Schriftsteller II 231; III 304 ff.
- Lindau, Rudolf, Geheimer Legationsrat III 357 [III 16
- List, Friedrich, Nationalökonom I 46;
- Lohde, Geheimrat I 188
- Loubet, Emile, Präsident der französischen Republik III 137, 140
- Löwe, Wilhelm, liberaler Politiker I 63
- Löwenberg, Studiengenosse von Georg Siemens I 19
- Lübke, Wilhelm, Kunsthistoriker I 49
- Lüderig, Franz, Begründer des Schutzgebiets Südwestafrika II 277
- Lüders, v., General, Chef der russischen Telegraphenverwaltung I 89, 100, 136, 150 ff.
- Mačensen, Geheimer Raurat III 73, 74
- Magliani, italienischer Finanzminister II 206
- Magnus, Bankier I 224
- Magnus, Heinrich Gustav, Chemiker und Physiker II 41
- Mahmud Pascha, türkischer Großvezier III 7
- Mammelsdorf, Direktor der ostasiatischen Filialen der Deutschen Bank I 241
- Manteuffel, Edwin Freiherr v., Generalfeldmarschall I 61, 63, 64, 70, 72
- Manikiewich, Paul, Direktor der Deutschen Bank III 243, 370
- Mannesmann, Brüder II 142 ff.
- Marchand, französischer Offizier III 80
- Marcks, Erich, Geschichtsschreiber I 21
- Marshall von Bieberstein, Freiherr Adolf, Staatsmann III 84 ff., 101 ff., 111, 118, 135
- Matzchoß, Conrad, Professor Dr. II 41, 48 ff.
- Maud, Verfasser einer Beschreibung der Stadt Goslar I 3
- Maupassant, Guy de, Schriftsteller I 172
- Maximilian II., König von Bayern I 16
- Meyer, Alexander, liberaler Politiker III 192, 340
- Meyer, S. S., Kaufmann in Bremen I 92, 95, 224
- Meyer, William, Ingenieur I 34, 82, 90, 98
- Michaelis, Dr. Otto, Chefredakteur der Nationalzeitung, später vortragender Rat im Reichskanzleramt und Präsident der Verwaltung des Invalidenfonds I 267; III 165
- Miller, Oscar v., Ingenieur II 52, 79
- Miquel, Johannes v., preuß. Finanzminister I 336; II 60; III 88, 106, 116, 367
- Mirza Said Chan, persischer Minister des Auswärtigen I 155 ff.
- Model, Paul, nationalökonomischer Schriftsteller II 179
- Möller, Karl, Industrieller I 22; III 196, 299

- Müller, Theodor v., preuß. Handelsminister III 213, 219, 299
- Molke, Graf Helmuth, Generalfeldmarschall III 165
- Mommsen, Theodor, Historiker I 20; III 377
- Morawig, Karl, österreichischer Finanzmann III 79, 116
- Morgan, J. P., amerikanischer Finanzmann II 232
- Morgen, preuß. Offizier, Militärattaché an der Botschaft in Konstantinopel III 85
- Morse, Samuel Finley, Techniker II 39
- Müßfling, Hans Freiherr von III 252
- Mügge, Theodor, Begründer der Rationalzeitung I 12
- Mühlberg, v., deutscher Diplomat III 92, 102, 109, 113, 129, 383
- Munkel, liberaler Politiker III 196
- Murawiew, Graf, russischer Minister des Auswärtigen III 95, 108
- Musäus, Johann Karl August, Schriftsteller I 15
- Nagelmakers, belgischer Finanzmann III 63
- Nail, Mustapha, Schulkamerad von Georg Siemens I 15
- Napoleon I., Kaiser der Franzosen I 4
- Napoleon III., Kaiser der Franzosen I 50, 70, 76, 118, 185, 186
- Nicolaus II., Kaiser von Rußland III 108, 129
- Nates, Thomas F., amerikanischer Finanzmann II 262
- Dechselhäuser, W. v., deutscher Finanzmann und nationalliberaler Abgeordneter II 278, 279
- O'Connor, Sir Nicolas, englischer Diplomat III 99, 112, 120 ff., 128, 131
- Öläner J., Vorstand der Depositenabteilung der Deutschen Bank I 291, 298, 304
- Osten-Sacken, Graf Nicolai, russischer Diplomat III 95, 96
- Pagenstecher, Heinrich Alexander, Zoologe I 22
- Pape, Eduard, Maler III 249
- Pender, Sir William, englischer Physiker II 15
- Péreire, Jacques, französischer Finanzmann I 206
- Péreire, Isaac, französischer Finanzmann I 206
- Peters, Dr. Carl, Kolonialpolitiker II 277, 278
- Picard, französischer Deputierter I 186
- Pinner, Felix, Schriftsteller II 46, 48, 60, 71, 82, 83, 97, 120
- Platenius, Wilhelm A., Direktor der Deutschen Bank I 168, 176, 218, 224 ff.
- Pole, William, Biograph Wilhelm Siemens' I 85
- Pollack, Geograph I 117
- Posadowsky-Wehner, Artur Graf von, Staatsmann III 211
- Poschinger, Heinrich v., Schriftsteller I 216
- Prince-Smith, John, Schriftsteller und liberaler Politiker I 73; III 276
- Radolin, Fürst Hugo, Diplomat III 95
- Radowitz, Joseph Maria v., Diplomat III 27, 337
- Raffauf, Geheimer Legationsrat III 116
- Rassik, Mohammed, Schulkamerad von Georg Siemens I 15
- Rathenau, Emil, Geheimer Baurat, Gründer und Leiter der AEG II 46 ff., 74 ff., 82, 88, 97, 105, 108, 120, 125, 138, 139; III 239, 333
- Rau, Heinrich, Nationalökonom I 22
- Rechnitzer, ungarischer Finanzmann III 98, 99
- Reichenau, v., deutscher Diplomat III 10
- Reuleaux, Franz, Maschinentechniker,

- Rektor der technischen Hochschule in Charlottenburg II 142
- Reuter, Julius Freiherr von, Gründer des Reuter'schen Telegraphenbureaus I 93
- Reuter, Baron, englischer Finanzmann III 122 [III 136]
- Rebelskote, Lord, englischer Finanzmann
- Reboil, französischer Diplomat, später Generaldirektor der Ottomanbank III 145, 146
- Rhodes, Cecil, englischer Kolonialpolitiker II 281; III 106, 348
- Richter, Eugen, Führer der deutsch-freisinnigen Partei II 280, 281; III 179, 180, 193, 195, 340, 379
- Richter, serbischer Generaleisenbahn-
* direktor III 301
- Richtshofen, Oswald Freiherr von, Staatssekretär des Auswärtigen Amtes III 368
- Ridert, Heinrich, liberaler Politiker III 168, 175, 180, 192, 193, 212, 250, 303, 324, 334, 339ff.
- Rieß, Peter Theophil, Physiker II 41
- Rießer, Jacob, Geheimer Justizrat, liberaler Politiker III 213
- Rischie, William, Industrieller II 8ff.
- Robert, Frederic, Lord von Sandarhat und Waterford, englischer Feldmarschall III 109
- Rochna, Hausverwalter der Deutschen Bank III 302, 303
- Roland-Lücke, Direktor der Deutschen Bank II 259; III 89, 370
- Rooch, Franz, Tagelöhnersohn aus Ahlsdorf I 168, 172, 175, 176
- Roseberry, Lord, englischer Staatsmann III 66, 67
- Rosen, Friedrich, deutscher Diplomat III 128
- Rosenthal, A., Bürgermeister a. D., Direktor von Siemens & Halske II 65, 75
- Rothschild, Baron Alfred, englischer Finanzmann III 122
- Rothschild, Baron Leopold, englischer Finanzmann III 122
- Röttger, Präsident der Seehandlung I 335
- Ruge, Arnold, Schriftsteller I 63
- Sachsen-Altenburg, Herzog von I 16
- Salisbury, Lord III 58, 79, 125, 133
- Salomon, Exgouverneur von Wisconsin III 308
- Sanderson, Sir Thomas, englischer Diplomat III 120, 123, 133
- Sauer, Emil, Kali-Industrieller II 32
- Schäfer, Dr. C. A., Schriftsteller III 25
- Schayer, Gutsinспекtor I 109; III 303
- Schenk, Adolf Ritter von, österreichischer Finanzmann II 63, 170ff.
- Scheffel, Viktor, Dichter I 21; III 231
- Scherer, Zentrumsabgeordneter I 76
- Schickler, Bankier I 224
- Schiff, Jacob S., amerikanischer Bankier III 229, 380
- Schiller, Friedrich von II 285; III 223
- Schlagintweit, Major a. D. III 76
- Schliemann, Heinrich, Archäologe III 364
- Schmidt, Gustav, Geheimer Kommerzienrat II 8, 10
- Schmidt, Dr. Hermann, Schriftsteller III 25
- Schmidtmann, Hermann, Kali-Industrieller II 31
- Schneegans, Generalkonful II 163
- Schönstedt, Karl Heinrich, preussischer Justizminister I 20
- Schrader, Dr. Hans III 252, 256
- Schröter, Gustav, Direktor der Deutschen Bank I 304
- Schudert, Sigmund, Elektrotechniker II 43
- Schüller, General I 35
- Schulze-Delispfich, liberaler Politiker I 40
- Schurz, Carl, deutsch-amerikanischer Politiker III 306, 308, 343
- Schütt, Dr. III 308

- Schwieger, Chefingenieur und Vorstandsmitglied von Siemens & Halske II 65, 134
- Seligmann, Direktor der ostasiatischen Filialen der Deutschen Bank I 241
- Seyffertig, von, Oberst I 25
- Siddons, Mrs. I 33
- Siemens, Alexander I 170, 171
- Siemens, Lady Anna I 220
- Siemens, Anna von, später Frau Dr. Helfferich III 252, 257, 324, 334, 341, 352, 366, 375, 376, 387
- Siemens, Arnold von II 81, 127
- Siemens, Carl Friedrich von II 127
- Siemens, Dora von, später Frau Wschmann III 252, 256, 341, 352, 373 ff.
- Siemens, Friedrich I 11, 22; II 142
- Siemens, Elise von, geborene Görz I S. III ff., 188, 227; II 117, 134, 145, 158, 210 ff., 259; III 3, 6, 100, 106, 115, 132, 153, 161 ff., 196 ff., 212, 223, 232 ff., 263 ff.
- Siemens, Hans, Stadthauptmann von Goslar I 4
- Siemens, Hans, Bruder von Werner von Siemens I 11, 24
- Siemens, Jela I 3
- Siemens, Johann Georg, Bürgermeister von Goslar I 4
- Siemens, Johann Georg, Gutspächter zu Langenstein I 5
- Siemens, Johann Georg, Justizrat I 5 ff.; III 153 ff., 231 ff., 279 ff.
- Siemens, Karl von I 11, 81, 91, 98, 101, 103, 149 ff., 223; II 139; III 295, 319
- Siemens, Leo, General I 3, 171
- Siemens, Lili von, später Frau Kurlbaum I 220; III 91, 252, 254, 290 ff., 303, 325, 331 ff., 344 ff., 350, 354, 361
- Siemens, Lotte von, später Frau Schrader III 244, 252, 258, 334, 341, 352, 366 ff., 386, 387
- Siemens, Louis III 303
- Siemens, Rudolf I 6
- Siemens, Marie, geb. von Sperl I 8, 17, Georg von Siemens. III. 23, 30, 38, 44, 50 ff., 92 ff., 104 ff., 120 ff., 161, 170, 226; III 196, 211, 234 ff., 266, 280, 282, 319, 325 ff., 342, 345, 351 ff., 378, 386, 388, 392
- Siemens, Marie, später Frau Wiegand III 109, 115, 192, 252 ff., 291, 303, 325 ff., 340, 347 ff., 357 ff., 369, 377, 378, 383
- Siemens, Melitta I 6
- Siemens, Otto I 11, 105, 140
- Siemens, Psyche I 6
- Siemens, Rudolf I 6, 17, 27, 33 ff., 79, 98
- Siemens, Sophie Henriette Friderike, geb. Harthausen I 5
- Siemens, Toni III 252, 253, 319, 320, 329
- Siemens, Walter I 11, 82, 88, 89, 101 ff.
- Siemens, Werner von I 11 ff., 63, 75, 77 ff.; II 14 ff., 40 ff., 81 ff., 92, 95, 106, 120 ff., 142 ff.; III 153, 246, 278, 280, 283, 303, 319, 320, 337, 338
- Siemens, Wilhelm, später Sir William Siemens I 11, 30, 77 ff., 220; II 15, 41 ff.; III 319
- Siemens, Wilhelm von II 59, 127
- Siemens, Joß I 6
- Sinobiew, russischer Diplomat I 136, 156; III 130
- Smith, englischer Major, kommandiert zur Telegraphen-Verwaltung in Persien I 143 ff.
- Sohn, Rudolf, Rechtslehrer I 18
- Sohn, Wilhelm, Maler III 249
- Soubestre, Marie III 338, 349
- Sperl, Antonie von I 10, 24, 26, 74
- Sperl, Christian Gottlieb Wilhelm von I 9, 42
- Sperl, Marie von, später Frau Justizrat Siemens, siehe dort
- Sprague, F. Frank, Ingenieur II 88
- Springer, Frau Anna, geb. Görz III 248, 285, 322
- Springer, Ferdinand III 249, 250, 336, 373
- Springer, Friz III 322

- Stambuloff, bulgarischer Staatsmann III 5, 14
 Stauß, Emil Georg, Direktor der Deutschen Bank III 5, 259, 384 ff.
 Steinacker, Karl, Schriftsteller I 4
 Steiner, Dr. Kilian, Direktor der Württembergischen Vereinsbank I 18, 292, 330; II 62, 65, 145, 150, 158, 169 ff., 199 ff., 232 ff.; III 31 ff., 41, 49, 239, 243, 244, 271, 292, 321, 372, 386
 Steinthal, Max, Direktor der Deutschen Bank I S. IV, 229, 292, 297, 301, 317, 323 ff.; II 12, 146, 157, 288, 289; III 260, 369
 Stemrich, Wilhelm, Generalkonsul III 98, 111 ff.
 Stenzel, Sekretariatschef der Deutschen Bank III 242
 Stephan, Heinrich von, Staatssekretär des Reichspostamtes III 182, 183, 242
 Sternberg, Johann Heinrich, Professor der Medizin I 4
 Steward, englischer Oberst I 85
 Stuebel, Dr. Oscar, Direktor der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes II 283
 Sturzba, Schulkamerad von Georg Siemens I 23
 Sulzbach, Geheimer Kommerzienrat, Bankier I 277; II 75

 Taylor, englisches Parlamentsmitglied I 93
 Teneff, bulgarischer Finanzminister III 12, 13
 Leitenborn, Ernst v., Studiengenosse von Georg Siemens I 22
 Lewfik Pascha, türkischer Minister des Auswärtigen III 112
 Lhet Ali, Schah von Persien I 126
 Thompson, Sir William, Physiker II 20
 Thompson, englischer Diplomat I 158
 Tirpitz, Alfred v., Großadmiral III 147, 204
 Träger, Albert, Dichter und liberaler Politiker III 196, 341
 Trochu, französischer General I 184
 Trumph, Schriftsteller I 3
 Twesten, Karl, liberaler Politiker I 63

 Überle, Schneidermeister in Heidelberg I 18
 Unruh, Hans Viktor von, liberaler Politiker I 34

 Vangerow, Karl Adolf von, Bandektist I 18, 21, 23
 Varley, Physiker II 41
 Victoria, Königin von England III 125
 Willard, Henry, amerikanischer Eisenbahn- und Finanzmann II 72 ff., 96, 225 ff.; III 307, 342, 344, 345
 Vitali, Graf George, französischer Eisenbahn- und Finanzmann III 46, 47, 73, 126 ff., 329
 Vogel von Falkenstein, Max, preußischer General I 56, 62, 64

 Wächter, Frau Auguste I 49, 54, 55
 Wagener, Hermann, Begründer der Kreuzzeitung I 41
 Wagner, Richard, Komponist I 19
 Waldeck-Rousseau, Pierre Marie, französischer Ministerpräsident III 137
 Wallich, Hermann, Direktor der Deutschen Bank I S. IV, 224 ff., 254 ff. 264, 273, 292, 298, 301, 317 ff.; II 17, 19, 30, 105, 236; III 160, 239, 248, 293
 Wangenheim, Freiherr von, deutscher Diplomat III 128
 Washburn, amerikanischer Politiker III 309
 Webb, Kapitän III 308
 Weber, Eduard, Physiker II 39
 Weber, Georg, Historiker I 22
 Wedemeyer, von, hannoverscher Staatsminister I 56
 Wedell-Malchow, von, konservativer Politiker III 171
 Wehner, Generalkonsul II 8, 10

- Werder, August Graf von, preußischer General I 173
- Wheatstone, Sir Charles, Physiker II 42
- Wiegand, Dr. Theodor I S. VI; III 222, 228, 230, 252, 361, 362, 369, 376, 379, 382
- Wiegand, Werner III 374, 378, 381
- Wilhelm I., deutscher Kaiser, König von Preußen I 40, 66; III 166, 367
- Wilhelm II., deutscher Kaiser, König von Preußen III 41, 67, 79, 87 ff., 101 ff., 129, 143, 147, 219, 229, 230, 337, 355 ff., 367 ff.
- Wilmowski, Kurt Freiherr von, Chef der Reichskanzlei II 35
- Windthorst, Ludwig von, Führer der Zentrumspartei II 12; III 247
- Wölfel, Professor I 24, 27
- Wolff-Metternich zur Gracht, Graf Paul III 133
- Woermann, Adolf Reeder II 276; III 157, 220
- Woermann, Karl, Galeriebibliothekar I 18
- Zabel, Chefredakteur der Nationalzeitung I 24, 175
- Zander, Dr. Kurt, Generaldirektor der Anatolischen Eisenbahnen III 47, 84, 89, 117, 124, 134, 136, 357, 359
- Zihni Pascha, türkischer Arbeitsminister III 105
- Zittel, Alfred von, Geologe II 231, 308
- Zöpfel, Heinrich Matthias, Rechtslehrer I 22
- Zschille, Fodor, Geheimer Kommerzienrat II 8, 10.

Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit. Von **Karl Helfferich.**

Erster Band. Zweite Auflage. Mit 2 Tafeln. In Vorbereitung.

Inhaltsübersicht des ersten Bandes:

Erster Teil:

Jugend-, Lehr- und Wanderjahre.

- I. Kapitel: Familie und Jugendzeit.
- II. Kapitel: Jurist und Soldat. 1857—1867.
- III. Kapitel: London und Persien.
- IV. Kapitel: Der Feldzug 1870/71.
- V. Kapitel: Eigener Hausstand.

Zweiter Teil:

Gründung und erste Entwicklung der Deutschen Bank.

- I. Kapitel: Die deutsche Volkswirtschaft und das deutsche Bankwesen zur Zeit der Reichsgründung.
- II. Kapitel: Die Anfänge der Deutschen Bank.
- III. Kapitel: Der Aufbau des überseeischen Geschäfts.
- IV. Kapitel: Der Aufbau des inländischen Geschäfts.

Zweiter Band. 1923.

Gebunden GZ. 10

Inhaltsübersicht des zweiten Bandes:

Dritter Teil:

Georg Siemens als finanzieller Organisator der deutschen Wirtschaft.

- I. Kapitel: Die ersten industriellen Finanzierungsgeschäfte.
- II. Kapitel: Die Finanzierungsgeschäfte der achtziger Jahre.
- III. Kapitel: Der finanzielle Aufbau der deutschen Elektrizitäts-Industrie.
- IV. Kapitel: Der finanzielle Aufbau der deutschen Elektrizitäts-Industrie (Fortsetzung).
- V. Kapitel: Auf dem Weg zur „Industrie-Bank“.

Vierter Teil:

Die Finanzierung der deutschen Außenwirtschaft.

- I. Kapitel: Das ausländische Bankgeschäft.
- II. Kapitel: Das ausländische Finanzgeschäft.
- III. Kapitel: Argentinien und Italien.
- IV. Kapitel: Nordamerikanische Eisenbahnen.
- V. Kapitel: Afrika.

Lebenserinnerungen

Von

Werner von Siemens

Zwölfte Auflage

Mit 6 Tafeln und dem Bildnis des Verfassers

1922. Gebunden GZ. 3

Werner Siemens

Ein kurzgefaßtes Lebensbild

Aus Anlaß der 100. Wiederkehr seines Geburtstages

herausgegeben von

Conrad Matschoß

Mit einem Bildnis Siemens'

1920. Gebunden GZ. 3

(Sonderabdruck aus dem zweibändigen Werke: **Werner Siemens**

Ein kurzgefaßtes Lebensbild nebst einer Auswahl seiner Briefe

herausgegeben von **Conrad Matschoß**)

Wissenschaftliche und technische Arbeiten

Von

Werner von Siemens

Erster Band: Wissenschaftliche Abhandlungen und Vorträge.

Mit in den Text gedruckten Abbildungen und dem Bildnis des Verfassers. Zweite Auflage. 1889. GZ. 5

Zweiter Band: Technische Arbeiten. Mit 204 in den Text gedruckten Abbildungen. Zweite Auflage. 1891. GZ. 7

Werner Siemens

Seine Person und sein Werk 1816—1916

Festrede, gehalten im Verwaltungsgebäude der Siemens-Werke zur 100. Wiederkehr des Geburtstages von Werner Siemens

Von

E. Dihlmann

1916. GZ. 1

Die Grundzahlen (GZ.) entsprechen den ungefähren Vorkriegspreisen und ergeben mit dem jeweiligen Entwertungsfaktor (Umrechnungsschlüssel) vervielfacht den Verkaufspreis. Über den zur Zeit geltenden Umrechnungsschlüssel geben alle Buchhandlungen sowie der Verlag bereitwilligst Auskunft.

Wissenschaftliche Veröffentlichungen aus dem Siemens-Konzern.

Unter Mitwirkung zahlreicher Mitarbeiter herausgegeben von Professor Dr. **Carl Dietrich Harries**, Geheimer Regierungsrat.

Erster Band: Erstes Heft (abgeschlossen am 1. März 1920). Mit 115 Textfiguren und 2 Bildnistafeln. 1920. Preis \$ 2

Erster Band: Zweites Heft (abgeschlossen am 1. März 1921). Mit 86 Textfiguren, 1 Bildnis und 1 Tafel. 1921. Preis \$ 1¹/₂

Erster Band: Drittes Heft (abgeschlossen am 1. November 1921). Mit 90 Textfiguren, 3 Kurvenblättern und 3 Tafeln. 1922. Preis \$ 2¹/₂

Zweiter Band: (abgeschlossen am 1. Juli 1922). Mit 384 Textfiguren und 1 Tafel. Zum Gedenken der 75. Wiederkehr des Gründungstages des Hauses Siemens & Halske 1847 — 12. Oktober — 1922. 1922. Preis \$ 7

(Die Inlandpreise sind bei dem Verlag zu erfragen.)

Wilhelm von Siemens, Dr.-Ing. e. h. (Technische Hochschule Dresden, 1905), Dr. phil. h. c. (Universität Berlin, 1915), Geheimer Regierungsrat, geb. 30. Juli 1855, gest. 14. Oktober 1919. Von Professor Dr. **Carl Dietrich Harries**, Geheimer Regierungsrat. Mit 2 Bildnistafeln. (Sonderabdruck aus Wissenschaftliche Veröffentlichungen aus dem Siemens-Konzern, I. Bd., 1. Heft). 1920. GZ. 1

Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie.

Jahrbuch des Vereines deutscher Ingenieure. Herausgegeben von **Conrad Matschoss**.

Neunter Band. Mit 84 Textabbildungen und 11 Bildnissen. 1920. GZ. 3.5; gebunden GZ. 4

Elfter Band. Mit 164 Textabbildungen, 8 Bildnissen und 3 Bildtafeln. 1921. GZ. 3.5; gebunden GZ. 4

Zwölfter Band. Mit 164 Textabbildungen und 12 Bildnissen. 1922. GZ. 7; gebunden GZ. 10

Lebendige Kräfte. Sieben Vorträge aus dem Gebiete der Technik. Von **Max Eyth**. Dritte Auflage. Mit in den Text gedruckten Abbildungen. 1919. Gebunden GZ. 5

Lebenserinnerungen eines Ingenieurs. Von **Charles E. Porter**. Übersetzt von Dipl.-Ing. F. und Frau E. zur Nedden. Mit zahlreichen Textfiguren und Bildern. 1911. Gebunden GZ. 10

Die Grundzahlen (GZ.) entsprechen den ungefähren Vorkriegspreisen und ergeben mit dem jeweiligen Entwertungsfaktor (Umrechnungsschlüssel) vervielfacht den Verkaufspreis. Über den zur Zeit geltenden Umrechnungsschlüssel geben alle Buchhandlungen sowie der Verlag bereitwilligst Auskunft.

Technisches Denken und Schaffen. Eine gemeinverständliche Einführung in die Technik. Von Professor Dipl.-Ing. **G. von Hanffstengel**, Charlottenburg. Dritte, durchgesehene Auflage. (9.—16. Tauf.) Mit 153 Textabbildungen. 1922. Gebunden GZ. 4

Kritik der öffentlichen Meinung. Von **Ferdinand Tönnies**. 1922. GZ. 12; gebunden GZ. 15

Lehrbuch der Geschichtsphilosophie. Von Dr. **Georg Mehlis**, Professor an der Universität Freiburg i. Br. 1915. GZ. 20; gebunden GZ. 23

Aufsätze zur deutschen Revolution. Von **Hans von Sontig**. 1919. GZ. 2

Der Friede von Versailles. Wirtschafts- und sozialpolitische Ausblicke. Von **Aldolf Braun**. 1919. GZ. 1.5

Der Friedensvertrag und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft. Beiträge von **Moriz Julius Bonn**-Berlin, **Hans Bredow**-Berlin, **Heinrich Dade**-Berlin, **August Euler**-Frankfurt a. M., **Franz Eulenburg**-Kiel, **Ernst Francke**-Dießen, **Emil Guggenheim**-r-Berlin, **Walther Jung**-Berlin, **Herbert Kraus**-Königsberg, **Alfred Lansburgh**-Berlin, **Franz Lufensky**-Berlin, **Albrecht Macco**-Köln, **Carl Scholz**-Berlin, **Peter E tubmann**-Hamburg, **Georg de Chierry**-Berlin, **Walther Vogel**-Berlin. Herausgegeben von der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft, E. B. Mit einer Übersichtskarte. 1921. GZ. 5

Die Grundzahlen (GZ.) entsprechen den ungefähren Vortriebspreisen und ergeben mit dem jeweiligen Entwertungsfaktor (Umrechnungsschlüssel) vervielfacht den Verkaufspreis. Über den zur Zeit geltenden Umrechnungsschlüssel geben alle Buchhandlungen sowie der Verlag bereitwilligt Auskunft.