

Die Deutsche Bank als Akteurin des deutschen Kolonialismus

Felix Hüller
Philipps-Universität Marburg

Einleitung

Im Jahr 2001 reichten Vertreter*innen der Herero vor einem US-amerikanischen Gericht eine Zivilklage wegen Verbrechen ein, die zur Zeit der deutschen Kolonialherrschaft über das heutige Namibia verübt wurden. Bemerkenswert ist hierbei, dass nicht wie üblicherweise nur von der Bundesrepublik Deutschland Entschädigungen gefordert wurden, sondern sie sich auch gegen zwei deutsche Unternehmen – die Deutsche Bank AG und die Deutsche-Afrika-Linien GBMLT & Co (Nachfolgerin der Woermann-Linie) – richtete.¹ Forderungen nach Reparationen vonseiten der Herero und Nama gegen Deutschland stellten dabei kein neues Phänomen dar. Insbesondere seit der Jahrtausendwende lassen sich Aktivitäten verschiedener Organisationen beobachten, die Reparationen für die deutschen Verbrechen zum Ziel haben.² Nachdem verschiedene Bemühungen auf dem Verhandlungsweg erfolglos blieben, setzte die namibische Reparationsbewegung zunehmend auf juristische Klagen.³ Dass nun auch die deutschen Unternehmen beklagt wurden, wird in der Klageschrift wie folgt begründet:

¹ Eicker, Steffen. *Der Deutsch-Herero-Krieg und das Völkerrecht. Die völkerrechtliche Haftung der Bundesrepublik Deutschland für das Vorgehen des Deutschen Reiches gegen die Herero in Deutsch-Südwestafrika im Jahre 1904 und ihre Durchsetzung vor einem nationalen Gericht*. Frankfurt am Main: Peter Lang, 2009, 325.

² Zur Geschichte der Reparationsbewegung sowie ihrer Stellung in der namibischen Erinnerungskultur siehe Hamrick, Ellie und Duschinski, Haley. „Enduring injustice. Memory politics and Namibia’s genocide reparations movement.“ In *Memory Studies* 11 (2018): 437–454.

³ Eicker 2009, 82–87.

„Defendants [...] in a brutal alliance with Imperial Germany, relentlessly pursued the enslavement and the genocidal destruction of the Herero Tribe in Southwest Africa“.⁴

In der Klageschrift wird dafür auf verschiedene Geschäftsaktivitäten der Unternehmen in der ehemaligen Kolonie Deutsch-Südwestafrika Bezug genommen. Im Fall der Deutschen Bank werden ihre Beteiligungen an der Deutschen Kolonialgesellschaft für Südwestafrika⁵ und der Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft⁶ sowie ihre 1929 erfolgte Fusionierung mit der ebenfalls in Südwestafrika tätigen Disconto-Gesellschaft angeführt.⁷ Auch wenn die Klageschrift wissenschaftlichen Standards sicherlich nicht genügt und auch darin scheitert, die direkte Beteiligung der Deutschen Bank am Völkermord an den Herero und Nama argumentativ nachzuweisen, bietet sie dennoch einen interessanten Ausgangspunkt für die Beschäftigung mit der Kolonialgeschichte der Deutschen Bank – schließlich verschaffte sie dem Thema auch eine seltene Öffentlichkeit. Die vorliegende Arbeit soll sich diesem Thema widmen. Die Kolonialgeschichte der Deutschen Bank soll dabei exemplarisch anhand verschiedener Geschäftsaktivitäten, Projekte und Beteiligungen des Unternehmens in den Kolonien behandelt werden. Einen vollumfassenden Überblick über sämtliche Aktivitäten der Deutschen Bank in diesem Kontext wird im Rahmen dieses Artikels nicht möglich sein. Das Ziel ist es aber dennoch, einen Überblick über die verschiedenen Tätigkeitsfelder zu geben.

Von der oben genannten Klageschrift ausgehend lässt sich die These aufstellen, dass die Deutsche Bank sich sehr aktiv an der Etablierung des deutschen Kolonialismus beteiligte, bis hin zur Mitwirkung an Kolonialverbrechen und Genozid. Diese Leitthese soll im Verlauf der Arbeit verfolgt und somit auch ein Blick auf die Rolle der Deutschen Bank in den einzelnen Kolonialprojekten geworfen werden. Beteiligte sich die Bank aus Eigeninitiative oder wurde sie durch andere Akteure, etwa durch die Regierung oder befreundete Bankinstitute dazu aufgefordert? War sie dabei bereit, größere finanzielle Risiken einzugehen oder wählte sie eher eine zurückhaltende Investitionspolitik?

Zur Geschichte der Deutschen Bank liegen mehrere Gesamtdarstellungen sowie Studien zu Einzelthemen vor, die teils im Auftrag des Historischen Instituts der Deutschen Bank entstanden sind.⁸ In diesen Gesamtdarstellungen findet das Thema

⁴ Superior Court of the District of Columbia. The Herero People’s Reparation Corporation et al. v. Deutsche Bank AG et al., First Amended Complaint, Fall Nr. 01-0004447 (18. September 2001), online verfügbar unter: <https://web.archive.org/web/20070610061804/http://www.ipr.uni-heidelberg.de/Mitarbeiter/Professoren/Hess/HessForschung/zwang/herero.pdf> (zuletzt abgerufen am 18.12.2024), 21.

⁵ In der Klageschrift fälschlicherweise als „Deutsche Sudwestafrika Gesellschaft“ bezeichnet. Ebd., 36.

⁶ Ebd., 46.

⁷ Ebd., 28.

⁸ Plumpe, Werner, Nützenadel, Alexander und Schenk, Catherine R. (Hrsg.). *Deutsche Bank. Die globale Hausbank 1870–2020*. Berlin: Propyläen, 2020; Gall, Lothar, et al. (Hrsg.). *Die Deutsche*

Kolonialgeschichte kaum bzw. gar keine Erwähnung. Lediglich im aktuellsten Band von 2020 beleuchtet Werner Plumpe einige wenige Kolonialgeschäfte während der Amtszeit von Direktor Georg von Siemens (1887–1900) knapp.⁹

Die bisher umfangreichste Studie zum Thema legte Boris Barth mit „Die deutsche Hochfinanz und die Imperialismen“ vor, in der er sich der Rolle verschiedener Bankinstitute in der deutschen Außenpolitik von 1871 bis 1914 widmete.¹⁰ Darüber hinaus liegen einige Arbeiten zur Wirtschaftsgeschichte der deutschen Kolonien sowie in den Kolonien tätigen Unternehmen vor, in denen auch Beteiligungen der Deutschen Bank behandelt werden. Horst Drechsler legte etwa eine Studie zu den Land- und Minengesellschaften in Deutsch-Südwestafrika vor¹¹, Rainer Tetzlaff erforschte die Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutsch-Ostafrikas¹² und Rolf Peter Tschapek beschäftigte sich mit den deutschen Mittelfrikaplänen zur Übernahme des portugiesischen Kolonialbesitzes sowie deren Umsetzung mit finanzimperialistischen Mitteln.¹³ Die Studien von Heidi Schnorbus zur Otavi-Minen-AG¹⁴ und von Manfred Pohl zum Frankfurter Bauunternehmen Philipp Holzmann thematisieren jeweils Projekte, an denen die Deutsche Bank beteiligt war.¹⁵

Die Literatur, die das Kolonialgeschäft der Deutschen Bank thematisiert, ist also durchaus umfangreich. Die überwiegende Mehrheit der Literatur ist aus der Perspektive der Unternehmensgeschichte oder Geschichtsschreibung der Kolonialverwaltung verfasst. Die Perspektive der indigenen Bevölkerung findet daher meist nur geringe Beachtung. Dieser Umstand wird sich mit Blick auf die Quellenlage auch in diesem Artikel nicht auflösen lassen.

Das Archiv des Historischen Instituts der Deutschen Bank, das über rund 6.000 Regalmeter an Akten zur Geschichte der Bank verfügt, konnte für diesen Artikel leider nicht

Bank 1870–1995. München: Beck, 1995; Seidenzahl, Fritz. *100 Jahre Deutsche Bank. 1870–1970.* Frankfurt a. M.: Deutsche Bank Aktienges., 1970. Eine Auflistung verschiedener Publikationen zur Bankgeschichte findet sich auf der Website des Historischen Instituts der Deutschen Bank: <https://www.bankgeschichte.de/publications/books/> (zuletzt abgerufen am 18.12.2024).

⁹ Plumpe, Werner. „Im Zeitalter der ersten Globalisierung 1870–1914.“ In *Deutsche Bank. Die globale Hausbank 1870–2020*, hrsg. von Werner Plumpe, Alexander Nützenadel und Catherine R. Schenk, 2–233, hier: 89–92 sowie 120. Berlin: Propyläen, 2020.

¹⁰ Barth, Boris. *Die deutsche Hochfinanz und die Imperialismen. Banken und Aussenpolitik vor 1914.* Stuttgart: Steiner, 1995. Siehe auch Barth, Boris. „Banken und Konzessionsgesellschaften in den deutschen Kolonien. Betriebswirtschaftliche Kalkulation und deutscher Imperialismus.“ In *Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento* 24 (1998): 191–225.

¹¹ Drechsler, Horst. *Südwestafrika unter deutscher Kolonialherrschaft. Die großen Land- und Minengesellschaften (1885–1914).* Stuttgart: Steiner, 1996.

¹² Tetzlaff, Rainer. *Koloniale Entwicklung und Ausbeutung. Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutsch-Ostafrikas 1885–1914.* Berlin: Duncker & Humblot, 1970.

¹³ Tschapek, Rolf Peter. *Bausteine eines zukünftigen deutschen Mittelafrika. Deutscher Imperialismus und die portugiesischen Kolonien.* Stuttgart: Steiner, 2000.

¹⁴ Schnorbus, Heidi (Hrsg.). *Die Geschichte der Otavi-Minen-AG. 1900–2000. Ein ereignisreiches Jahrhundert.* Eschborn: Otavi-Minen AG, 2000.

¹⁵ Pohl, Manfred. *Philipp Holzmann. Geschichte eines Bauunternehmens 1849–1999.* München: Beck, 1999.

genutzt werden. Zum Zeitpunkt des Verfassens befand sich das Archiv im Umzug und war daher nicht zugänglich. Die Literatur gibt jedoch Hinweise darauf, dass eine Auswertung der Akten im Hinblick auf die Kolonialgeschichte ergiebig sein könnte.

Für den vorliegenden Artikel wurden vor allem Quellen aus Beständen des Reichskolonialamtes und der Deutschen Kolonialgesellschaft im Bundesarchiv¹⁶ sowie Quellen aus dem Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes gesichtet.

Die Deutsche Bank im ausgehenden 19. Jahrhundert

Im März 1870 gegründet, lag der Schwerpunkt des Geschäfts der Deutschen Bank in der Anfangszeit auf der Finanzierung des deutschen Außenhandels. Mit der Durchsetzung des Industriekapitalismus in der Mitte des 19. Jahrhunderts und des rasanten Anstiegs der Warenproduktion ging eine erhebliche Expansion des Imports von Rohstoffen sowie des Exports von Gütern einher. Die Finanzierung dieser Geschäfte lief anfangs über ausländische Banken, insbesondere den prestigeträchtigen Finanzplatz London, womit den deutschen Bankiers ein lukratives Geschäft entging.¹⁷ Die Gründer der Deutschen Bank, in erster Linie national und international tätige Privatbankiers sowie einige wenige Kaufleute, fassten dieses sich neu auftuende Geschäftsfeld ins Auge. Das Ziel war, von den Chancen, die der aufkommende Außenhandel bot, zu profitieren und die Vormachtstellung der britischen Bankhäuser zurückzudrängen.¹⁸ Das Statut spiegelte bei der Gründung der Bank diesen Gedanken wider: Der Schwerpunkt sollte auf der „Förderung und Erleichterung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland, den übrigen Europäischen Ländern und überseeischen Märkten“ liegen.¹⁹ Um im Außenhandelsgeschäft Fuß fassen zu können, eröffnete die Deutsche Bank 1871/72 Filialen in Hamburg und Bremen, als Hafenstädte die Zentren des deutschen Außenhandels, sowie in London, Shanghai und Yokohama.²⁰ Wichtigster Kunde der Bremer Filiale wurde beispielsweise der Großkaufmann Ludwig Knoop, der an Textilfirmen in England und Russland beteiligt war und bei der Deutschen Bank Kredite für den Einkauf von Baumwolle aus den USA sowie Indien erhielt.²¹ Als der Gründerkrach einige Bankhäuser in die Krise stürzte, übernahm die Deutsche Bank 1876 die illiquiden Banken Berliner Bank-Verein und Deutsche Union-Bank. Sie stieg damit,

¹⁶ BArch, R 1001 (Reichskolonialamt) u. R 8023 (Deutsche Kolonialgesellschaft).

¹⁷ Plumpe 2020, 6f.; Gall, Lothar. „Die Deutsche Bank von ihrer Gründung bis zum Ersten Weltkrieg 1870–1914.“ In *Die Deutsche Bank 1870–1995*, hrsg. von Lothar Gall et al., 1–135. München: Beck, 1995.

¹⁸ Plumpe 2020, 11–13.

¹⁹ Statut der Deutschen Bank Aktien-Gesellschaft v. 10.03.1870, zitiert nach Gall 1995, 6f.; Vgl. Barth 1998, 215.

²⁰ Plumpe 2020, 29.

²¹ Plumpe 2020, 33.

gemessen nach Bilanzsumme und Umsatz, zum größten Bankhaus des Deutschen Reiches auf und wurde auch im Inlandsgeschäft ein bedeutender Akteur.²²

Begleitet wurde das Agieren der Deutschen Bank von Beginn an von einer patriotischen Rhetorik. Nicht selten setzten die Gründer die Interessen ihres Hauses mit denen der deutschen Volkswirtschaft gleich. Deutlich wird die patriotische Stimmung beispielsweise an einer Denkschrift, die Ludwig Bamberger im Auftrag des ersten provisorischen Verwaltungsrates verfasste und an Reichskanzler Bismarck sandte. Die Bank habe

„ihren tieferen Sinn aus der Gründung eines im Weltverkehr unter der Schutzmacht des Norddeutschen Bundes und des Zollvereins einig und stark dastehenden Deutschlands geschöpft.“²³

Durch ihr Selbstverständnis, ihren Namen und das mit einem Adler versehene Wappen gab sich die Deutsche Bank ein national angehauchtes Außenbild, das für Irritationen sorgte, ob es sich bei der Deutschen Bank um ein staatliches Institut handele.²⁴ Unter Direktor Georg von Siemens baute die Bank ihre Verbindungen zur deutschen Industrie aus. Die Finanzierung von Großunternehmen wie AEG, Siemens oder Thyssen wurde zu einem wichtigen Geschäftszweig.²⁵ Ein erstes Projekt im Sinne des deutschen Imperialismus bildete für die Deutsche Bank der Bau der Anatolischen Eisenbahn im Osmanischen Reich und später die Finanzierung der Bagdadbahn.²⁶

Die deutsche Finanzwirtschaft und die Kolonien – Ein Überblick

Als das Deutsche Reich Mitte der 1880er Jahre sogenannte „Schutzgebiete“ errichtete, waren die deutschen Großbanken daran in der Regel nicht beteiligt.²⁷ In den ersten Jahren setzte die Reichsregierung auf die Vergabe weitgehender Konzessionen, in deren Rahmen privatwirtschaftliche Akteure die Erschließung und Verwaltung der Kolonien übernehmen sollten. Kapitalstarke Investoren zeigten zunächst wenig Interesse und diejenigen, die Konzessionen übernahmen, kamen wegen ausbleibender Gewinne schnell an ihre finanziellen Grenzen.²⁸ Einige wenige Bankiers beteiligten sich schließlich doch an der frühen Etablierung des deutschen Kolonialreiches. Zu nennen sind hier zum einen Gerson von Bleichröder („Privatbankiers Bismarcks“) und die Familie Oppenheim aus Köln, die aus

²² Plumpe 2020, 46.

²³ Zitiert nach Gall 1995, 8.

²⁴ Gall 1995, 11.

²⁵ Gall 1995, 26–52.

²⁶ Plumpe 2020, 95–98 u. 128–136.

²⁷ Barth 1995, 192.

²⁸ Barth 1995, 193f.

persönlicher Loyalität dem Reichskanzler gegenüber investierte.²⁹ Mit Adolf von Hanse-
mann und Karl von der Heydt gab es aber auch Bankiers, die aus einer unzweifelhaften
Befürwortung des deutschen Kolonialismus aktiv wurden. Letzterer beteiligte sich führend
an der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft und tätigte dort üppige Investitionen. Han-
semann war Direktor der Disconto-Gesellschaft, neben der Deutschen Bank die zweite
große Aktienbank im Reich, und regierte im Rahmen eines Charters die deutsche Kolonie
in Neu-Guinea.³⁰ Die Disconto-Gesellschaft, die auch an zahlreichen weiteren Projekten in
den Kolonien beteiligt war, fusionierte 1929 mit der Deutschen Bank. Ihre Tätigkeit kann
damit im weiteren Sinne ebenso zur Kolonialgeschichte der Deutschen Bank gezählt wer-
den.³¹

In den Jahren bis zur Jahrhundertwende beobachteten die Großbanken zwar die wirt-
schaftlichen Entwicklungen der „Schutzgebiete“, eine Bereitschaft zum Investieren großer
Summen ließen sie aber weiterhin nicht erkennen.³² Ändern sollte sich dies erst mit der Pla-
nung erster Großprojekte – etwa der Tanganjikabahn in Ostafrika durch Deutsche Bank-
Direktor Georg von Siemens.³³

Zu einem sichtbaren Wandel kam es erst 1903/04. Kolonialverwaltung und Reichsre-
gierung waren nun zu staatlichen Investitionen in die Entwicklung des Kolonialbesitzes
bereit. Sie gingen aktiv auf die Großbanken zu und versuchten, diese mit staatlichen Anrei-
zen und Subventionen zur Tätigkeit in den Kolonien zu überzeugen. Ausdruck fand das
beispielsweise in der Gründung von speziellen Kolonialbanken in den einzelnen „Schutzge-
bieten“, die zur Finanzierung des Handels und der Pflanzungsgesellschaften dienen sollten.
Die Großbanken, die hinter diesen Instituten standen, waren aber auch hier zu keiner eige-
nen aktiven Investitionspolitik bereit, sondern beschränkten sich hauptsächlich auf sichere
Rendite aus der Verwaltung der Guthaben der Gouvernementskassen.³⁴ Mit Aussicht auf
größere Profite wurden die Bankiers aber auch teils eigenständig aktiv. Ein Beispiel hierfür
ist die „Diamantenregie“ in Deutsch-Südwestafrika, eine Verkaufsorganisation, die nach
der Entdeckung eines riesigen Diamantenvorkommens 1908 in der Wüste Namib den

²⁹ Barth 1995, 195.

³⁰ Barth 1995, 195–197. Während Hanse-
mann aus „irrationalen kolonialen Enthusiasmus“ (ebd.,
196) handelte, dürfte bei Heydt ein nationalistisches und rassistisches Weltbild, in dem er den
Kolonialismus als Etappe auf dem Weg zu einer deutschen Weltherrschaft sah, für sein Engage-
ment ausschlaggebend gewesen sein.

³¹ Zur Fusion der beiden Bankinstitute siehe Feldmann, Gerald. „Die Deutsche Bank vom Ersten
Weltkrieg bis zur Weltwirtschaftskrise 1914–1933.“ In *Die Deutsche Bank 1870–1995*, hrsg. von
Lothar Gall et al., 138–314, hier: 258–270. München: Beck, 1995.

³² Barth 1998, 198–202.

³³ Siehe Kapitel „Eisenbahnbau in Ostafrika: Die Tanganjikabahn“ dieses Artikels.

³⁴ Barth 1998, 203–205. Zu den Kolonialbanken siehe auch Austerhoff, August. *Die Banken in den
deutschen Kolonien*. Borna-Leipzig: Robert Noske, 1918.

Handel gesetzlich monopolisierte.³⁵ Neben anderen deutschen Großbanken, war an der „Diamantenregie“ auch die Deutsche Bank beteiligt.³⁶

Die Deutsche Bank in den Kolonie – Fallbeispiele

Beteiligung an der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft in Deutsch-Südwestafrika

Die Errichtung der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft (OMEG) ging zurück auf das Engagement britischen Kapitals in der Kolonie Deutsch-Südwestafrika. Am 12. September 1892 hatte die deutsche Regierung der neu für diesen Zweck in London gegründeten South West Africa Company (SWAC) die sogenannte Damaraland-Konzession übertragen.³⁷ Die Damaraland-Konzession berechnete die SWAC exklusiv dazu, in einem Gebiet mit einer „Ausdehnung von zwei Breitengraden und drei Längengraden“ Bergbau zu betreiben und übertrug ihr den Besitz an 13.000 m² frei wählbarem Land innerhalb dieses Gebiets.³⁸ Darüber hinaus erhielt die SWAC das Recht, eine Eisenbahnlinie von der Küste in das Gebiet zu errichten.³⁹ Die SWAC hatte im Rahmen der Konzession die Auflage erhalten, bis zum 12. September 1904 den Betrieb von Bergbau in dem ihr zugeschlagenen Gebiet nachzuweisen, andernfalls drohte ihr der Verlust der Konzession.⁴⁰ Aus einem Zusammenspiel verschiedener Gründe plante die SWAC jedoch nicht, die Ausbeutung der Kupferminen in der Region selber zu übernehmen. Horst Drechsler führt als Gründe dafür an⁴¹: Zum einen das Desinteresse der SWAC gegenüber Kupfer – sie sei viel mehr auf den Abbau von Gold und Diamanten ausgerichtet gewesen. Zum anderen habe die Abtretung der Bergbaurechte an die OMEG als nominell deutsche Kolonialgesellschaft auch bei der Imagepflege geholfen, sah sich die SWAC doch heftiger Kritik der öffentlichen Meinung aus dem Deutschen Reich ausgesetzt. Ebenfalls Hindernisse für den Beginn der Arbeiten an der Bahnlinie und den Minen waren wiederholte Aufstände der Einheimischen in der Region sowie der ausbleibende Ausbau des Hafens in Swakopmund, der die Voraussetzung für den Import von Baumaterialien sowie den Export des Kupfers gewesen wäre.⁴²

³⁵ Barth 1998, 208f.

³⁶ BArch, R1001, Nr. 1358, Bl. 88 f., Fürstenberg an Reichskolonialamt vom 04.02.1900; Vgl. Barth 1995, 328–342.

³⁷ Drechsler 1996, 87f.

³⁸ „Damaraland-Konzession.“ In *Deutsches Kolonialblatt. Amtsblatt für die Schutzgebiete des Deutschen Reiches*, hrsg. in der Kolonial-Abteilung des Auswärtigen Amtes, 3 (1892), Nr. 18 vom 15.09.1892, 456–461.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ Drechsler 1996, 193f.

⁴¹ Drechsler 1996, 193f.

⁴² Schnorbus 2000, 22.

Nachdem die SWAC anfangs noch in England nach Käufern für ihre Minenrechte suchte, schloss sie am 21. Februar 1899 ein vorläufiges Abkommen mit der deutschen Disconto-Gesellschaft.⁴³ Adolph von Hansemann, der Direktor der Disconto-Gesellschaft, führte im Folgenden die Verhandlungen mit der SWAC einerseits und dem Reichskolonialamt andererseits über die Gründung einer Kolonialgesellschaft zur Ausbeutung der Kupfervorkommen in der Otavi-Region. Am 6. April 1900 fand in den Geschäftsräumen der Disconto-Gesellschaft in Berlin die konstituierende Generalversammlung der OMEG als deutsche Kolonialgesellschaft statt.⁴⁴ Die Gesellschafter wählten an diesem Tag auch den Verwaltungsrat und die Direktion der OMEG. Neben jeweils zwei Vertretern der SWAC und der Disconto-Gesellschaft, gehörten dem Verwaltungsrat auch je ein Vertreter der Deutschen Bank und des Bankhauses S. Bleichröder sowie der britischen Exploration Company an.⁴⁵ Für die Deutsche Bank saß von nun an Max Steinthal im Verwaltungsrat der OMEG.⁴⁶

Finanziell beteiligt scheint die Deutsche Bank an der OMEG nicht von Anfang an gewesen zu sein. Aus der auf der Gründungsversammlung verabschiedeten Satzung der OMEG geht hervor, dass das vorgesehene Grundkapital in Höhe von 1.000.000 Mark lediglich von drei der beteiligten Firmen, der South West Africa Company, der Disconto-Gesellschaft und der Exploration Company, aufgebracht wurde.⁴⁷ Vorgesehen war diese Summe zur Finanzierung von Vorarbeiten, etwa der Trassierung der geplanten Bahnlinie und die Untersuchung der Minen, bevor die OMEG ihre eigentliche Tätigkeit aufnehmen konnte.⁴⁸ Die ausbleibende finanzielle Beteiligung in den Anfangsjahren spiegelt die grundsätzlich zögerliche Haltung der Deutschen Bank gegenüber der OMEG wieder. So schrieb Max Steinthal anlässlich der Gründung der Gesellschaft, er habe „nicht die geringste Neigung [...], in diesen Verwaltungsrat einzutreten“.⁴⁹ Auch später äußerte sich Steinthal skeptisch, ob die Prognosen zu den Erträgen der Minen korrekt seien und im Verhältnis zu den geplanten Investitionen stünden.⁵⁰

⁴³ Drechsler 1996, 195.

⁴⁴ Drechsler 1996, 198.

⁴⁵ BArch, R 1001, Nr. 1654, Bl. 83–84, notarielles Protokoll über die Gründung der OMEG vom 19.04.1900.

⁴⁶ Die Disconto-Gesellschaft entsandte Adolph von Hansemann und Paul Fischer, Hansemann wurde zudem Vorsitzender des Verwaltungsrats und Fischer sein Stellvertreter. Für die SWAC saßen Edmund Davis und Julius Scharlach im Verwaltungsrat, für die Exploration Company Joseph Harry Lukach und für das Bankhaus S. Bleichröder Paul Schwabach. Vgl. ebd.

⁴⁷ BArch, R 1001, Nr. 1654, Bl. 100, Satzungen der OMEG. Ausgegeben wurden 10.000 Anteile im Wert von je 100 Mark, von denen die SWAC 500 hielt und die Disconto-Gesellschaft sowie die Exploration Company jeweils 4.750 Anteile übernahmen.

⁴⁸ Schnorbus 2000, 29.

⁴⁹ HIDB, S 3731, Steinthal an Goerz vom 4. April 1900, zitiert nach Schnorbus 2000, 32f.

⁵⁰ Schnorbus 2000, 61.

Auf die Gründung der OMEG folgten Jahre des relativen Stillstands, in denen vor allem der Verlauf der geplanten Bahntrasse in das Otavi-Gebiet Gegenstand langwieriger Verhandlungen war.⁵¹ Der Stillstand endete, als im Mai 1903 ein erneuter Vertrag zwischen SWAC und OMEG geschlossen wurde und die Generalversammlung zu einer außerordentlichen Sitzung zusammentrat.⁵² Die Generalversammlung beschloss dabei u.a. eine Erhöhung des Grundkapitals der OMEG auf 20 Millionen Mark, an der nun auch die Deutsche Bank in größerem Umfang beteiligt war. Wie aus der Aufstellung der Geldgeber für die zusätzlichen 19 Millionen Mark hervorgeht, übernahm die Deutsche Bank 10.000 Anteile der OMEG im Wert von 1.000.000 Mark.⁵³ Im Vergleich zu den 17 anderen Anteilseignern gehörte die Deutsche Bank zu den größeren Investoren, lag aber deutlich hinter den beiden größten Teilhabern SWAC und Disconto-Gesellschaft zurück.⁵⁴ Erwähnt sei an dieser Stelle auch, dass die eng mit der Deutschen Bank verbundene Firma A. Goertz & Co ebenfalls 5000 Anteile an der OMEG erwarb.⁵⁵

Für den Bau der Otavi-Bahn arbeitete die OMEG mit der Firma Arthur Koppel als Generalunternehmung zusammen, das Material für den Oberbau lieferte die Dortmunder Union und die Verschiffung der Fracht übernahm die Woermann-Linie.⁵⁶ Für das Zustandekommen der Zusammenarbeit mit Koppel dürften die engen Beziehungen der Firma zur Deutschen Bank von Bedeutung gewesen sein.⁵⁷

Im Januar 1904 brach in Deutsch-Südwestafrika der Herero-Aufstand aus, der zu einem jahrelangen Kolonialkrieg und dem Völkermord an den Herero und Nama führte. Aus der Praxis der OMEG rund um die Arbeiten an der Otavi-Bahn und der Kupfermine lässt sich eine Mitwirkung an der Versklavung der Herero ableiten, wie sie Gegenstand der von Herero-Vertreter*innen eingebrachten Klage gegen die Deutsche Bank vor einem US-Gericht im Jahr 2001 war.⁵⁸ Die zentrale Herausforderung, vor der die OMEG in den Jahren des Kolonialkrieges stand, war die Verfügbarkeit von Arbeitskräften, nachdem in Folge der brutalen deutschen Kriegsführung und des Völkermordes große Teile der als Arbeitskräfte

⁵¹ Drechsler 1996, 199–212.

⁵² Drechsler 1996, 213.

⁵³ BArch, R 1001, Nr. 1659, Bl. 65, Zeichnungsbelege für neu auszugebende Anteile der OMEG vom 29.03.1903. Die Anteilseigner hatten 25 % des Wertes ihrer Anteile bei der Zeichnung in bar einzuzahlen.

⁵⁴ Die SWAC übernahm 79.500 Anteile, die Disconto-Gesellschaft 40.000 Anteile, ebd.

⁵⁵ Ebd.

⁵⁶ BArch, R 1001, Nr. 1660, Bl. 46–47, Protokoll der Sitzung des Verwaltungsrats der OMEG vom 28.09.1903.

⁵⁷ Auf die enge Verbindung von Koppel und Deutscher Bank wird in der Literatur immer wieder hingewiesen, allerdings nicht wirklich ausgeführt, worin diese bestand. Vgl. u.a. Drechsler 1996, 215; Barth 1995, 313; Schnorbus 2000, 45. Mindestens hielt die Deutsche Bank aber Aktien der Firma Arthur Koppel. Siehe hierzu bspw. Geschäftsbericht der Deutschen Bank für das Jahr 1907, 9.

⁵⁸ Einleitung dieses Artikels.

herangezogenen Herero getötet wurden. Die überlebenden, in Kriegsgefangenschaft genommenen Herero wurden vielfach als Zwangsarbeiter*innen sowohl für staatliche als auch für privatwirtschaftliche Projekte eingesetzt.⁵⁹ Die OMEG erhielt vom Gouvernement der Kolonie am 1. April 1906 2.200 Kriegsgefangene, darunter 700 Frauen und 620 Kinder, als Arbeitskräfte zum Bau der Otavi-Bahn zugewiesen.⁶⁰ Horst Drechsler weist auf einen weiteren direkten Zusammenhang der Bauarbeiten an der Otavi-Bahn zum Ausbruch des Herero-Aufstands hin: Aus „Sicherheitsgründen“ wurden im Januar 1904 ca. 600 Herero, die am Bau der Bahntrasse mitarbeiteten, interniert und teils nach Südafrika deportiert. Drechsler sieht im Bau der Bahntrasse einen Faktor, der „wesentlich mit zum Ausbruch des Aufstandes beigetragen“ habe.⁶¹ Die Bahntrasse stieß bei den Herero auf Misstrauen, schließlich hatten vorherige Bahnprojekte zum Verlust von farmfähigem Land geführt. Die Anführer der Herero hatten einer unentgeltlichen Abtretung des unmittelbar für den Bahnbau benötigten Landes zwar zugestimmt, waren zu weiteren Zugeständnissen aber nicht bereit und zeigten sich besorgt über eine mögliche Vertreibung der an der Bahntrasse lebenden Herero.⁶² Allgemein gilt die rücksichtslose Landnahme von deutschen Siedler*innen und Landgesellschaften und die damit verbundenen Einschränkungen für die auf Viehzucht ausgerichtete Herero-Gesellschaft als einer der Gründe für den Ausbruch des Krieges.⁶³

Neben kriegsgefangenen Zwangsarbeiter*innen bemühte sich die OMEG auch intensiv um als Wanderarbeiter*innen tätige Ovambo für den Bau der Bahnlinie und die Ausbeutung der Tsumeb-Kupfermine. Wegen der geographischen Nähe zum Siedlungsgebiet der Ovambo gelang es ihr ab 1912 rund 30 Prozent aller Ovambo-Wanderarbeiter*innen zu beschäftigen.⁶⁴

Insgesamt kann die Beteiligung der Deutschen Bank an der OMEG als ökonomisch profitabel eingestuft werden. Die OMEG erzielte in den Geschäftsjahren 1907/08 bis 1913/14 jeweils Reingewinne von 2,7 Millionen bis 4,5 Millionen Mark.⁶⁵ Ab dem Geschäftsjahr 1907/08 war es der OMEG möglich, eine Dividende auszuschütten, die sich in den sieben

⁵⁹ Allgemein zur Kriegsgefangenschaft und Zwangsarbeit während des Kolonialkriegs 1904–08 siehe Zimmerer, Jürgen. *Deutsche Herrschaft über Afrikaner. Staatlicher Machtanspruch und Wirklichkeit im kolonialen Namibia*. 3. Auflage. Münster: Lit, 2004, 42–55.

⁶⁰ Drechsler 1996, 299; Zimmerer 2004, 45, Fußnote 152.

⁶¹ Drechsler 1996, 216; Zur Deportation der Herero vgl. Zimmerer 2004, 48.

⁶² BArch, R 1001, Nr. 1660, Bl. 29–30, Schreiben Theodor Leutweins an Hansemann vom 17.07.1903.

⁶³ Gewalt, Jan-Bart. „Kolonisierung, Völkermord und Wiederkehr. Die Herero von Namibia 1890–1923.“ In *Völkermord in Deutsch-Südwestafrika. Der Kolonialkrieg (1904–1908) in Namibia und seine Folgen*, hrsg. von Jürgen Zimmerer und Joachim Zeller, 105–120, hier: 110–114. Berlin: Links, 2003.

⁶⁴ Zimmerer 2004, 212 u. 216. Die OMEG hatte zuvor deutlich um militärische Zurückhaltung der deutschen Schutztruppe gegenüber den Ovambo gebeten, da sonst ihr wirtschaftlicher Erfolg gefährdet sei. Siehe dazu BArch, R 1001, Nr. 1660, Bl. 62, Schreiben Hansemanns an Stuebel (Kolonialabteilung des AA) vom 22.10.1903.

⁶⁵ Drechsler 1996, 219.

Geschäftsjahren auf insgesamt 12,3 Millionen Mark auf die Anteile und 8,3 Millionen Mark auf die Genußscheine belief.⁶⁶ Im Geschäftsjahr 1909/10 zahlte die OMEG 80 Prozent ihres Grundkapitals – 80 Mark für jeden 100-Mark-Anteil – an ihre Anteilseigner zurück, nachdem ihr der gewinnbringende Verkauf der Bahnlinie an den deutschen Staat kräftig Kapital in die Kassen gespült hatte.⁶⁷

Eisenbahnbau in Ostafrika: Die Tanganjikabahn

Rund um das Jahr 1900 beteiligte sich die Deutsche Bank führend an der Planung, Finanzierung und dem Bau der Tanganjikabahn⁶⁸ in der deutschen Kolonie Ostafrika. Georg von Siemens, Direktor der Deutschen Bank, beschäftigte sich ab 1895 mit dem Bau einer Bahnlinie von der gegenüber Sansibar gelegenen Küste bis zu den Großen Afrikanischen Seen im Osten und Norden der Kolonie.⁶⁹ Zu den bedeutenden Fürsprechern des Baus der Bahn gehörte auch der Industrielle Wilhelm Oechelhäuser, Mitglied des Aufsichtsrats und Aktionär der Deutschen Bank⁷⁰, der zur Frage des Baus der Tanganjikabahn auch publizistisch tätig wurde⁷¹ und von dem Siemens mutmaßlich angeregt wurde, sich mit der Idee des Bahnbaus zu beschäftigen.⁷² Am 11. März 1895 schlossen die Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes, die Deutsche Bank und die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft (DOAG) einen Vertrag zu den Vorarbeiten für den Bau der Bahn, laut dem die drei Vertragspartner dafür jeweils 100.000 Mark aufbringen sollten.⁷³ Die Deutsche Bank stand im Folgenden an der Spitze eines Syndikats zur Aufbringung der erforderlichen Mittel, an dem sich auch weitere Bankhäuser beteiligten.⁷⁴ Im April 1895 konstituierte sich das „Komitee für die Deutsch-Ost-Afrikanische Zentralbahn“, das nun die Planungen für die Bahnlinie übernahm und Sachverständige in die Kolonie entsandte. Ihm gehörten Vertreter der Kolonialabteilung, der DOAG und des Bankenkonsortiums an. Vorsitzender des Komitees

⁶⁶ Drechsler 1996, 220.

⁶⁷ BArch, R 1001, Nr. 9643, Geschäftsbericht der OMEG für das zehnte Geschäftsjahr 1909/10.

⁶⁸ Wird zeitgenössisch und in der Literatur auch als Zentralbahn, Mittellandbahn oder Transversalbahn bezeichnet. Ihren Namen hat die Bahnstrecke daher, dass sie am Tanganjikasee endet.

⁶⁹ Barth 1995, 305.

⁷⁰ Bol, Angela. „Die Aktionärsstruktur der Deutschen Bank, 1870–1929.“ In *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte/Economic History Yearbook* 59 (2018): 135–156, hier: 147.

⁷¹ Oechelhäuser, Wilhelm. *Die Deutsch-Ostafrikanische Centralbahn*. Berlin: Springer, 1899. Zu den Bahnbauplänen Oechelhäusers und die politische Debatte um sie siehe auch Pogge von Strandmann, Hartmut. *Imperialismus vom Grünen Tisch. Deutsche Kolonialpolitik zwischen wirtschaftlicher Ausbeutung und "zivilisatorischen" Bemühungen*. Berlin: Links, 2009, 154–163.

⁷² Helfferich, Karl. *Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit*. 2. Band. Berlin: Springer, 1923, 278. Vgl. auch Pogge von Strandmann 2009, 155.

⁷³ Tetzlaff 1970, 65.

⁷⁴ Pohl 1999, 109. Neben der Deutschen Bank waren an dem Syndikat die Bankhäuser Mendelssohn, Delbrück Leo, Von der Heydt und Robert Warschauer beteiligt, ebd.

wurde Oechelhäuser, stellvertretender Vorsitzender Siemens.⁷⁵ Am 11. Juli 1896 vermeldete die Deutsche Kolonialzeitung, das Komitee habe „in einem sehr umfangreichen Bericht an den Herrn Reichskanzler die Ergebnisse der Vorarbeiten niedergelegt“.⁷⁶

Weil die Gewinnaussichten in der Kolonie selber im Zusammenhang mit dem Bau der Bahn für die beteiligten Unternehmen gering waren, forderten die deutschen Banken Subventionen des Reiches zur Absicherung ihres unternehmerischen Risikos. Die anfängliche Hoffnung auf große Gewinne durch die Erschließung des zentralafrikanischen Handels (u.a. mit Elfenbein) wurde dadurch abgeschwächt, dass Großbritannien, während man im Deutschen Reich noch zögerte, den Bau einer Kolonialbahn zum Viktoriasee beschloss.⁷⁷ Die Bankengruppe unter Führung der Deutschen Bank schlug der deutschen Regierung nun beispielsweise im Sommer 1896 vor, zwölf Millionen Mark in den Bau der Bahn zu investieren, und verlangte im Gegenzug die Gewährung einer dreiprozentigen Zinsgarantie und die Überweisung von 1/5 aller über eine Million Mark hinausgehender Zolleinkünfte.⁷⁸ Die Regierung lehnte dies zu diesem Zeitpunkt ab. Innerhalb der Kolonie Deutsch-Ostafrika konkurrierten die Pläne zum Bau der Tanganjikabahn mit der Usambarabahn im plantagenreichen Nordosten um Finanzierung durch das Deutsche Reich.⁷⁹ Weil der Ausbau der Usambarabahn zunächst beschlossen wurde und der Reichstag nicht bereit war, beide Projekte zu finanzieren, lagen die Pläne zum Bau der Tanganjikabahn nun erst einmal auf Eis. Der Reichsregierung gelang es erst im Juni 1904, im Reichstag eine Mehrheit für einen entsprechenden Gesetzentwurf zu erhalten.⁸⁰

Bis dahin war die Frage der Finanzierung des Eisenbahnbaus mehrmals in den Etatsberatungen des Reichstags diskutiert und abgestimmt worden. In den Debatten im Reichstag kam auch Georg von Siemens, der zu dieser Zeit auch Abgeordneter für die Freisinnige Partei war und sich selbst als „freiwilligen Fanatiker für die Kolonien“ bezeichnete⁸¹, zu Wort. In zwei von Kolonialbegeisterung geprägten Reden rief Siemens den Reichstag zu einer aktiveren Kolonialpolitik auf, die die Verwirklichung seiner Bahnbaupläne enthalten sollte. Die Kolonien und ihre Entwicklung seien laut Siemens notwendig, da die aktuelle Situation Deutschland vor die Wahl „zwischen einer verhältnißmäßig übertriebenen und daher nicht ungefährlichen Entwicklung unserer Industrie oder der Schaffung eines Auslasses für unsere überflüssigen Kräfte“ stelle.⁸² Banken sollten ihm zufolge dabei „eine Art Führer des

⁷⁵ BArch, R 8023, Nr. 211, Bl. 2, Übersicht über die Zusammensetzung des Komitees für die Deutsch-Ost-Afrikanische Zentralbahn.

⁷⁶ BArch, R 8023, Nr. 211, Bl. 15, Artikel der DKZ vom 11. Juli 1896.

⁷⁷ Tetzlaff 1970, 67. Zu den Auswirkungen der britischen Ugandabahn auf den Handel in Deutsch-Ostafrika siehe auch Tetzlaff 1970, 81f.

⁷⁸ Tetzlaff 1970, 66.

⁷⁹ Tetzlaff 1970, 66 u. 68.

⁸⁰ Tetzlaff 1970, 83.

⁸¹ Verhandlungen des Reichstages, Band 181, 81. Sitzung vom 24.04.1901, 2355.

⁸² Verhandlungen des Reichstages, Band 169, 148. Sitzung vom 14.02.1900, 4127.

Unternehmungsgestes der Nation“ sein und ihr „Wege für die Verwerthung ihrer überflüssigen Kräfte zeigen und vorbereiten“.⁸³ Die Zentralbahn sei eine „politische und wirtschaftliche Notwendigkeit“ und würde deshalb sowieso gebaut werden.⁸⁴ Siemens rief die Reichstagsabgeordneten dazu auf, mehr dafür zu tun, dass „Leute, die bisher kein Interesse an den Kolonien hatten, Interesse daran gewinnen und dort ihr Geld zu investieren“.⁸⁵ Notwendig sei dafür eine Zinsgarantie durch das Deutsche Reich, wie er sie auch für den Bahnbau forderte. Die Privatindustrie solle zum Engagement in den Kolonien motiviert werden, um „dieselben auf dem Wege der Privatunternehmung wirtschaftlich zu entwickeln“.⁸⁶

Boris Bath wies darauf hin, dass durch die geforderten Zinsgarantien den Banken zwar eine sichere, aber auch eine verglichen mit Investitionsmöglichkeiten in Europa oder anderswo geringe Rendite in Aussicht gestellt wurde. Er sieht darin ein Indiz dafür, dass „die Deutsche Bank durchaus bereit war, imperialistischen staatlichen Vorhaben ihre Unterstützung zu leihen, sofern wenigstens eine geringe Rendite zugesagt wurde“.⁸⁷ Aus Siemens' Argumentation in seinen Reichstagsreden lässt sich eine solche Motivation auch herauslesen, wenn er mit volkswirtschaftlichen und nationalen Interessen des Deutschen Reiches argumentiert, wegen denen die Abgeordneten den Bahnbauplänen zustimmen sollten.

Das schließlich verabschiedete Gesetz zum ersten Bauabschnitt der Bahnlinie von der Küstenstadt Daressalam ins Landesinnere bis Morogoro enthielt die von den Bankiers geforderte Zinsgarantie: Bis zu einer Höhe von 21 Millionen Mark sagte das Reich die dreiprozentige Verzinsung des anzulegenden Kapitals der zu gründenden Eisenbahngesellschaft zu.⁸⁸ Gleichzeitig erhielt die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft die Bau- und Betriebskonzession für den Bau der Bahnstrecke zugeschrieben, die großzügige Privilegien enthielt: fünf Jahre Tarifhoheit, unentgeltliche Waldnutzungsrechte, Schürffprivilegien, Steuerfreiheit und die Erlaubnis, für jeden gebauten Kilometer der Eisenbahn 2000 Hektar Land in ihren Besitz zu nehmen.⁸⁹ Zur Aufbringung des Grundkapitals von 21 Millionen Mark übernahmen die Deutsche Bank und die Disconto-Gesellschaft je ein Viertel der Anteile an der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft und hatten damit innerhalb der Gesellschaft eine eindeutig führende Rolle gegenüber den anderen beteiligten Bankhäusern

⁸³ Verhandlungen des Reichstages, Band 169, 148. Sitzung vom 14.02.1900, 4128.

⁸⁴ Ebd.

⁸⁵ Verhandlungen des Reichstages, Band 181, 81. Sitzung vom 24.04.1901, 2356.

⁸⁶ Ebd.

⁸⁷ Barth 1998, 201f.

⁸⁸ „Gesetz, betreffend die Übernahme einer Garantie des Reichs in bezug auf eine Eisenbahn von Daressalam nach Mrogoro (sic!) vom 31. Juli 1904.“ In Die Deutsche Kolonialgesetzgebung. Sammlung der auf die deutschen Schutzgebiete bezüglichen Gesetze, Verordnungen, Erlasse und internationalen Vereinbarungen, 8 (1904), hrsg. v. Schmidt-Dargitz/Köbner, 183 (Nr. 118). Berlin: Mittler, 1905.

⁸⁹ Ebd., Anlage 1, 184–190; Tetzlaff 1970, 84.

inne.⁹⁰ Neben ihnen waren an der Gründung der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft die Bankhäuser Mendelssohn, Bleichröder, Delbrück und Heydt sowie die DOAG und die Baufirma Philipp Holzmann beteiligt.⁹¹

Die Bauarbeiten an der Eisenbahn begannen am 9. Februar 1905. Rund zweieinhalb Jahre später, am 9. Oktober 1907 konnte der erste Bauabschnitt von Daressalam bis Morogoro eröffnet werden. Mit Eröffnung des letzten Abschnitts bis zur Stadt Kigoma im äußersten Westen der Kolonie am 15. März 1914 war der Bau der 1252 Kilometer langen Tanganjikabahn abgeschlossen.⁹² Ausführendes Bauunternehmen für den Bau der Bahnlinie war die Frankfurter Firma Philipp Holzmann, mit der die Deutsche Bank bereits beim Bau der Bagdadbahn im Osmanischen Reich zusammengearbeitet hatte. Holzmann war schon vor der Errichtung der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft eng in die Vorarbeiten eingebunden. So beteiligte sie sich beispielsweise 1903 an einer Expedition zur Untersuchung des Gebiets, in dem der Bau der Tanganjikabahn geplant war.⁹³ Für die Bauarbeiten wurden in den Hochzeiten rund 20.000 afrikanische Arbeiter*innen rekrutiert. Bei Arbeiten in Sumpfgebieten starben monatlich ca. 100 Arbeitskräfte.⁹⁴

Die Tanganjikabahn blieb nicht das einzige Bahnbauprojekt der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft in Zusammenarbeit mit Philipp Holzmann. Am 21. September 1912 teilte Baurat Otto Riese von der Firma Holzmann dem Reichskolonialamt mit, dass sein Unternehmen bereit sei, den Bau einer weiteren Bahnstrecke im Norden der Kolonie zu übernehmen. Die geplante Bahn sollte – ausgehend von der an der Tanganjikabahn gelegenen Stadt Tabora – Ruanda und Urundi, also die Gebiete zwischen dem südwestlichen Ufer des Viktoriasees und dem nördlichen Teil des Tanganjikasees, erschließen. Im Jahr 1914 schloss Philipp Holzmann dann einen Vertrag mit der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft über den Bau der Stichbahn ab. Die Entwürfe und Pläne zum Bau waren Ende 1914 abgeschlossen und Holzmann konnte bald mit den Bauarbeiten beginnen. Ein schnelles Ende fanden die Arbeiten an der Ruandabahn allerdings durch die Geschehnisse des Ersten Weltkriegs, in dessen Verlauf britische Truppen in der zweiten Hälfte des Jahres 1916 die Gebiete, in denen die Tanganjika- und die Ruandabahn lagen, besetzten.⁹⁵ Im ersten Kriegsjahr waren 120 Kilometer trassiert und 40 Kilometer Oberbau fertiggestellt worden.⁹⁶

⁹⁰ Jäckel, Herbert. *Die Landgesellschaften in den deutschen Schutzgebieten. Denkschrift zur kolonialen Landfrage.* Jena: Fischer, 1909, 98.

⁹¹ Pogge von Strandmann 2009, 349.

⁹² Tetzlaff 1970, 84 u. 90.

⁹³ Pohl 1999, 111. Zu den Geschäften Philipp Holzmanns im Osmanischen Reich siehe ebd., 97–108.

⁹⁴ Iliffe, John. *A modern history of Tanganyika.* African studies 25. Cambridge: University Press, 1979, 137.

⁹⁵ Pohl 1999, 113f.

⁹⁶ Tetzlaff 1970, 91.

Der zügige Ausbau der Tanganjikabahn und die schnelle Planung der Ruandabahn deuten auf eine veränderte Herangehensweise des Deutschen Reiches an solche Infrastrukturprojekte hin. Hintergrund der intensivierten Bahnbauarbeiten innerhalb der Kolonien, die nun im deutlichen Kontrast zu der von langwierigen Diskussionen um die Finanzierung geprägten Zeit von vor 1904 standen, war die Reformpolitik unter Bernhard Dernburg. Dernburg war ab dem 17. Mai 1907 als Staatssekretär Direktor des Reichskolonialamts und gilt allgemein als Begründer einer aktiveren Kolonialpolitik.

Um sich selbst ein Bild von den Kolonien zu machen, brach Dernburg während der ersten Monate seiner Amtszeit zu Studienreisen nach Afrika auf. Vom 13. Juli bis zum 30. Oktober 1907 reiste er durch Deutsch-Ostafrika. Begleitet wurde Dernburg dabei neben Beamten der Kolonialverwaltung und Journalisten auch von Industriellen, zu denen Ernst Kliemke, der als Vertreter der Deutschen Bank Direktor der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft war, gehörte.⁹⁷ Der Journalist Oscar Bongard, der die Reise des Staatssekretärs für die Leipziger Neueste Nachrichten begleitete, berichtete von einem Dinner, zu dem die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft und die Firma Holzmann am 9. Oktober in Tabora luden. Kliemke habe dabei versichert, seine Gesellschaft bekenne sich zum Ziel einer „möglichst guten und dauernden Entwicklung der Kolonie“. Weiter habe er ausgeführt, es gäbe für Reich und Kolonie

„[n]ichts besseres [...], als daß die Eisenbahn-Gesellschaft recht bald dazu kommen möge, ihren Anteilseignern eine Dividende zu zahlen. [...] Ohne die Eisenbahn gebe es keine Entwicklung, aber ohne Entwicklung auch keine lebensfähige Eisenbahn“.⁹⁸

Kliemkes Überzeugungsarbeit scheint wirksam gewesen zu sein. Dernburg trat im Folgenden als Befürworter des kolonialen Eisenbahnbaus auf. Er sah im Bau der Eisenbahnen zur Erschließung der Kolonien eine Aufgabe des Staates und nicht der Privatwirtschaft. Mit der von Dernburg eingeleiteten kolonialen Finanzreform war es den „Schutzgebieten“ nun möglich, selbstständig Anleihenkredite zur Finanzierung solcher Projekte aufzunehmen.⁹⁹ Im Fall der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft bewirkten die Reformen, dass die Gesellschaft quasi verstaatlicht wurde, indem der Schutzgebietsfiskus neun Zehntel der

⁹⁷ Utermark, Sören. „Schwarzer Untertan versus schwarzer Bruder“: Bernhard Dernburgs Reformen in den Kolonien Deutsch-Ostafrika, Deutsch-Südwestafrika, Togo und Kamerun. Kassel: Universität, 2011, 145; Bongard, Oskar. *Die Studienreise des Staatssekretärs Dernburg nach Deutsch-Ostafrika*. Berlin: Süsserott, 1908, 55.

⁹⁸ Bongard 1908, 70.

⁹⁹ Schiefel, Werner. *Bernhard Dernburg 1865–1937. Kolonialpolitiker und Bankier im wilhelminischen Deutschland*. Zürich: Atlantis, 1976, 94; Tetzlaff 1970, 84f.

Anteile aufkaufte.¹⁰⁰ In ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1908 vermerkte die Deutsche Bank dazu:

„Die gesetzgebenden Faktoren haben die Fortsetzung der Deutsch-Ostafrikanischen Eisenbahn [...] beschlossen. Die Mittel dafür werden der Gesellschaft vom Reich vorgestreckt, welches gleichzeitig den grössten Teil der Anteile der Gesellschaft erwarb.“¹⁰¹

Beteiligung an den deutschen Mittelafrikaplänen

Zu Beginn der 1910er Jahre arbeitete die Reichsregierung erstmals konkret an der Verwirklichung deutscher Mittelafrikapläne. Seit den 1880er Jahren hatten Kolonialenthusiasten die Errichtung eines zusammenhängenden deutschen Kolonialreiches im zentralen Afrika gefordert.¹⁰² Zur Politik der Reichsregierung wurden solche Pläne im Kontext der Zweiten Marokkokrise, während der das Deutsche Reich versuchte, eine Abtretung des französischen Kongogebiets im Gegenzug für die Anerkennung der Vorherrschaft Frankreichs über Marokko zu erzwingen. Außenstaatssekretär Kiderlen-Wächter hoffte, großzügige Kompensationen in Mittelafrika von Frankreich zu erhalten, musste sich letztlich aber mit einem kleinen Teil des Kongos zufriedengeben.¹⁰³ Parallel dazu führten Großbritannien und das Deutsche Reich Verhandlungen um einen Vertrag über die Aufteilung des portugiesischen Kolonialbesitzes, die deutsche Seite strebte darüber hinaus auch eine Verständigung über die Aufteilung Belgisch-Kongos an.¹⁰⁴ Auch wenn das Zustandekommen eines finalen deutsch-britischen Vertragswerkes mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs scheiterte, wurde die Arbeit von Auswärtigem Amt und Reichskolonialamt gegenüber den portugiesischen und belgischen Kolonialbesitzungen bereits entscheidend vom Geist des Abkommens geprägt. Neben den zwischenstaatlichen Verhandlungen strebte die Reichsregierung an, unter Mithilfe deutscher Banken durch den Kauf verschiedener Objekte wirtschaftliche Interessen in den portugiesischen und belgischen Kolonien zu schaffen und so die deutsche Interessensphäre in Angola, im Norden Mosambiks und im Kongo zu untermauern. Die wirtschaftlichen Aktivitäten im Rahmen einer „pénétration pacifique“ dienten also als

¹⁰⁰ Tetzlaff 1970, 85.

¹⁰¹ Historische Gesellschaft der Deutschen Bank, Geschäftsbericht der Deutschen Bank für das Jahr 1908, 8.

¹⁰² Neitzel, Sönke. „Mittelafrika“. Zum Stellenwert eines Schlagwortes in der deutschen Weltpolitik des Hochimperialismus.“ In *Internationale Beziehungen im 19. und 20. Jahrhundert*, hrsg. von Wolfgang Elz und Sönke Neitzel, 83–103, hier: 83. Paderborn: Schöningh, 2003.

¹⁰³ Neitzel 2003, 86f.

¹⁰⁴ Neitzel 2003, 89f. Zu den deutsch-britischen Verhandlungen siehe auch Tschapek 2000, 303–329; Wedi-Pascha, Beatrix. *Die deutsche Mittelafrika-Politik 1871–1914*. Pfaffenweiler: Centaurus, 1992, 259–265.

Vorgriff auf die geplante politische Inbesitznahme.¹⁰⁵ Reichskanzler Bethmann Hollweg brachte diese Politik Ende Juli 1913 auf den Punkt:

„[...] für einen Teil des portugiesischen Kolonialbesitzes die Möglichkeit des Erwerbs zu sichern [...], läßt sich indessen nur verwirklichen, wenn es Deutschland gelingt, in den portugiesischen Besitzungen wirtschaftlich festen Fuß zu fassen und sich dort gewichtige finanzielle Interessen zu schaffen. [...] Es handelt sich hier um eine letzte Möglichkeit, die Grundlagen für weitere koloniale Erwerbungen zu legen, deren Besitz die Ausfuhr aus Deutschland wesentlich stützen und fördern und der der deutschen Industrie in wesentlich größerem Umfang als bisher den Bezug ihrer Rohstoffe aus Ländern unter deutscher Verwaltung sichern könnte [...].“¹⁰⁶

Auf Seiten der Deutschen Bank war Direktor Karl Helfferich Schlüsselfigur in den Beratungen um die Schaffung deutscher Wirtschaftsinteressen. Helfferich waren die Netzwerke der Kolonialverwaltung bestens bekannt. Bevor er 1906 zur unter Kontrolle der Deutschen Bank stehenden anatolischen Eisenbahngesellschaft wechselte, arbeitete Helfferich in der Kolonialabteilung des AA an einer Währungsreform für Deutsch-Ostafrika.¹⁰⁷ Ab 1908 gehörte er dann dem Vorstand der Deutschen Bank an.¹⁰⁸ Im Folgenden sollen mit der Benguela-Bahn in Angola, dem Übersee-Studiensyndikat und der Nyassa Compagnie in Mosambik drei Projekte, an der die Deutsche Bank führend beteiligt war, näher betrachtet werden. Die im Folgenden näher betrachteten Projekte stellen dabei nicht das einzige Engagement der Deutschen Bank im Rahmen der Mittelafrikapläne dar. Auch in der belgischen Kongo-Kolonie investierte die Deutsche Bank etwa ab 1912 verstärkt, beispielsweise in die Societe Commerciale Belgo-Allemande sowie eine Konzession zur Ausbeutung der Region Katanga.¹⁰⁹

Benguela-Bahn in Angola

Zur Jahreswende 1911/12 fiel der Blick des Kaiserreichs auf die im Bau befindliche Benguela-Bahn in Angola. Hinter der dortigen Eisenbahngesellschaft Companhia do Caminho de Ferro de Benguela stand die Tanganyika Concessions Ltd. als Hauptgesellschafterin,

¹⁰⁵ Tschapek 2000, 348. Zur Rolle der deutschen Banken für die Mittelafrikaplänen siehe auch Barth 1995, 410–431.

¹⁰⁶ PA AA, RZ 201, Nr. 16285, Bl. 253f., Schreiben von Reichskanzler Bethmann Hellweg vom 28.07.1913.

¹⁰⁷ Plumpe, Werner. „Januskopf der deutschen Geldwirtschaft: Karl Helfferich (1872 bis 1924).“ In *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte* 68 (2023): 185–204, hier: 190f. Zu Helfferichs Biografie siehe auch Williamson, John G. *Karl Helfferich 1872–1924. Economist, Financier, Politician*. Princeton: University Press, 1971.

¹⁰⁸ Plumpe 2023, 193.

¹⁰⁹ Barth 1995, 427f.

deren Direktor Robert Williams auch die Companhia leitete.¹¹⁰ Die Eisenbahngesellschaft hatte zu diesem Zeitpunkt mit finanziellen Problemen zu kämpfen, die den Bau verzögerten und die in der Konzession datierten Fertigstellungen der Bauabschnitte gefährdeten. Williams begab sich deshalb auf die Suche nach Investoren und bot der belgischen Société Générale eine Beteiligung an. Diese wiederum wollte nicht alleine tätig werden und offerierte der Darmstädter Bank, sich ebenfalls an der Benguela-Bahn zu beteiligen. Die Darmstädter Bank wandte sich an das Auswärtige Amt und fragte an, ob ein Engagement im deutschen Interesse sei.¹¹¹ Wilhelm Solf, Staatssekretär des Reichskolonialamtes, schrieb dazu:

„Ich würde es mit Genugtuung begrüßen, wenn deutsches Kapital sich in größerem Umfange an der Benguela-Eisenbahngesellschaft beteiligen würde. Die Bahn berührt diejenigen Teile des portugiesischen Westafrika, an deren künftiger Gestaltung das Deutsche Reich ein erhebliches koloniales Interesse besitzt.“¹¹²

Das Auswärtige Amt äußerte sich zur Frage der Interessen hinter einer deutschen Beteiligung weitaus zurückhaltender und stellte statt politisch-nationalistischer die wirtschaftlichen Interessen in den Vordergrund. Der Darmstädter Bank teilte man mit:

„[...] daß das A. A. es vom wirtschaftlichen Standpunkte nur begrüßen kann, wenn deutsches Kapital sich an der Benguellabahn beteiligt und so Einfluß auf die künftige Gestaltung dieses Unternehmens gewinnt. Vorausgesetzt wird hierbei, daß Sie Sich bei Prüfung der finanziellen Seite der Sache von der Rentabilität und Sicherheit des Geschäfts überzeugen. Politische Gesichtspunkte sind für die Stellungnahme des A. A. nicht maßgebend. Gleichwohl dürfte es sich zur Vermeidung von Missdeutungen empfehlen, [...] die deutsche Kapitalbeteiligung nach außen tunlichst zu verschleiern. Aus den gleichen Erwägungen legt die Ks. Regierung Wert darauf, in der Angelegenheit ganz im Hintergrund zu bleiben.“¹¹³

Das Schreiben aus dem Auswärtigem Amt macht die Brisanz der deutschen Pläne, durch Finanzinvestitionen Einfluss auf die portugiesische Kolonie zu gewinnen, deutlich. Das AA war sich dieser Brisanz bewusst und zog es deswegen vor, nicht selbst die Verhandlungen um eine Beteiligung an der Benguela-Bahn zu führen. Diese sollten, möglichst verdeckt, die Banken übernehmen. Dass die Reichsregierung die Beteiligung aber sehr wohl aus

¹¹⁰ Tschapek 2000, 36f.

¹¹¹ Tschapek 2000, 363.

¹¹² PA AA, RZ 201, Nr. 16285, Bl. 68, Solf an AA vom 13.01.1912.

¹¹³ PA AA, RZ 201, Nr. 16285, Bl. 73f., AA an Andrae vom 29.03.1912. Jean Andrae war Direktor der Darmstädter Bank.

kolonialem Interesse begrüßte, zeigt die Äußerung Solfs. Tatsächlich war die Bahn von großer strategischer Bedeutung: Mit Angola und der Region Katanga im Süden Belgisch-Kongos verband die Bahn zwei Gebiete, die gleichermaßen zur Interessensphäre bezüglich eines zukünftigen deutschen Mittelafrikas gehörten. In Katanga befanden sich außerdem Erzgebiete, die bisher von Belgien noch nicht erschlossen waren. Die Benguela-Bahn wäre somit für viele Jahre die einzige Verbindung zur Ausbeutung der Ressourcen in der Region gewesen.¹¹⁴

Um die Mittel zum Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an der Companhia aufbringen zu können, strebte die Darmstädter Bank die Zusammenarbeit mit anderen Banken an. Karl Helfferich, Direktor der Deutschen Bank, prüfte das Projekt Anfang August 1912, lehnte eine Beteiligung seiner Bank aber zunächst ab.¹¹⁵ Solf schilderte die Zurückhaltung der Bankiers in einem Schreiben an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes:

„Gleichwohl werden die heimischen Grossbanken nicht bewogen werden können, das Publikum für den Bau des restlichen [...] Schienenweges zu engagieren, wenn ihnen nicht eine über die mögliche Weckung des lokalen Verkehrs hinausgehende Sicherheit für die Verzinsung und Amortisation des angelegten Kapitals geboten wird. Da angesichts der fremdherrlichen Gebiete eine Reichsgarantie nicht in Frage kommt, bleibt meines Erachtens nur die Möglichkeit, die Sicherheit aus der Ausbeutung der Erzlagerstätten im Katanga abzuleiten.“¹¹⁶

Die Banken waren also, vergleichbar zu vorherigen Projekten wie der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft, dazu übergegangen, ihr Engagement an die Forderung nach sicheren Gewinnen zu knüpfen, für deren Absicherung sie das Reich in die Pflicht nahmen.

Nachdem Williams beim britischen Foreign Office mit Anfragen zwecks einer Finanzierung seiner Gesellschaft abgewiesen wurde und man ihm vorschlug, sich deutsche Investoren zu suchen,¹¹⁷ wandte er sich Anfang 1913 an die deutsche Botschaft in London und bot den Deutschen eine 50-prozentige Beteiligung an der Benguela-Bahn an.¹¹⁸ Anfang März reiste er nach Berlin und traf dort Arthur von Gwinner und Karl Helfferich aus der Direktion der Deutschen Bank sowie Solf und ranghohe Vertreter des Auswärtigen Amtes zum Dinner.¹¹⁹

¹¹⁴ Barth 1995, 415.

¹¹⁵ Tschapek 2000, 365.

¹¹⁶ PA AA, RZ 201, Nr. 16285, Bl. 140, Solf an Staatssekretär des AA vom 22.02.1913.

¹¹⁷ Tschapek 2000, 367f.

¹¹⁸ PA AA, RZ 201, Nr. 16285, Bl. 135, Botschafter Lichnowsky an Reichskanzler Bethmann Hollweg vom 20.02.1913.

¹¹⁹ Tschapek 2000, 369. An dem von Solf initiierten Treffen nahmen von Seiten des AA u.a. Wilhelm von Stumm, Direktor der polit. Abteilung, und Baron Langwerth von Simmern Teil. Tschapek weist darauf hin, dass die Anwesenheit ranghoher Beamter bei Williams den Eindruck verstärkt

In einer Denkschrift an das Auswärtige Amt fassten Helfferich und Bergemann im Mai den Standpunkt der Deutschen Bank in der Angelegenheit zusammen.¹²⁰ Mit der Société Générale habe man die Einigung erzielt, dass beide je die Hälfte der geschätzten Baukosten in Höhe von 60 Millionen Mark aufbringen sollten und die Beschaffung des Geldes mit „Übertragung der Kontrolle der Gesellschaft, d. h. der Majorität des Stimmrechts der Aktien, an die deutsch-belgischen Interessen“ einhergehen müsse. Die Gewinnaussichten schätze die Deutsche Bank weiterhin als unattraktiv ein. Dennoch sei sie

„im Hinblick auf das erhebliche allgemeine Interesse daran, dass deutscher Einfluss in der Belgien-Eisenbahn zur praktischen Betätigung kommt, gern bereit, sich um das Zustandekommen des [...] Planes tatkräftig weiter zu bemühen, falls es gelingt, bei der Reichsregierung die entsprechende praktische Unterstützung zu finden.“¹²¹

Helfferich und Bergemann machten dem Auswärtigen Amt nachfolgend Vorschläge über die Ausgestaltung einer Zinsgarantie. Sie brachten darüber hinaus eine Einbindung der königlichen Seehandlung, die dem deutschen Bankenconsortium die benötigten 30 Millionen Mark als Kredit mit niedrigem Zinssatz zur Verfügung stellen sollte, ins Spiel.¹²² Neben garantierten Gewinnen forderte die Deutsche Bank also auch einen kompletten Vorschuss des notwendigen Kapitals. Innerhalb der Reichsregierung wurde in den folgenden Monaten beraten, wie man das Geld den Banken aus Mitteln des Reiches zur Verfügung stellen könne.¹²³ Mit der sich nun ergebenden Konstellation, in der das Reich der eigentliche Kapitalgeber war und die Banken die Verhandlung und Ausführung des Projekts übernahmen, scheint man in der Reichsregierung kein großes Problem gehabt zu haben.

Im Oktober legte die Deutsche Bank dem Reichsschatzamt schließlich einen Vertragsentwurf vor, der die Einrichtung von Guthaben bei den beteiligten Banken durch die Reichshauptkasse vorsah. Diese Guthaben sollten insgesamt den Betrag von 30 Millionen Mark nicht überschreiten und zu vier Prozent verzinst werden, solange die Gewinne der Banken aus der Bahngesellschaft dies zuließen. Dem Deutschen Reich schlug die Deutsche Bank darüber hinaus eine Gewinnbeteiligung in Höhe von 25 % vor.¹²⁴ Die Reichsregierung

haben dürfte, er verhandele eigentlich mit der Reichsregierung, und dies den Preis für eine Beteiligung an der Bahn für die Bankiers in die Höhe steigen ließ. Ebd, 369f.

¹²⁰ PA AA, RZ 201, Nr. 16285, Bl. 173 und 176–181, Deutsche Bank an AA vom 21.05.1913.

¹²¹ Ebd, Bl. 179.

¹²² Die Seehandlung lehnte eine Finanzierung mit Verweis auf ihre Geschäftsgrundsätze und ihre finanziellen Möglichkeiten jedoch ab. PA AA, RZ 201, Nr. 16285, Bl. 182f., Dombois an Zimmermann vom 05.06.1913.

¹²³ Tschapek 2000, 374–376.

¹²⁴ PA AA, RZ 201, Nr. 16286, Bl. 72–75, Helfferich an Kühn vom 11.10.1913, Vertragsentwurf im Anhang.

folgte diesem Vorschlag der Deutschen Bank weitestgehend. Lediglich die Gewinnbeteiligung des Reiches lag im abschließenden Vertragsentwurf bei 50 %.¹²⁵

Das Zustandekommen einer deutschen Beteiligung an der Benguela-Bahn scheiterte schließlich am Unwillen Williams', auf die Forderungen der Banken einzugehen.¹²⁶ Am 21. Januar 1914 kamen Vertreter der Société Générale und der Deutschen Bank mit Williams in Brüssel zusammen. Gegenüber Williams machten die Banken klar, sie seien nur zu einer Finanzierung bereit, „wenn er ihnen die Kontrolle in der Verwaltung der Bahn und die bevorzugte Sicherung der zu beschaffenden Baumittel versprechen könne.“¹²⁷ Williams lehnte eine solche Abtretung der Kontrolle über die Bahngesellschaft entschieden ab, behauptete, das notwendige Kapital auch aus anderer Quelle erhalten zu können, und machte der Deutschen Bank allgemein Vorwürfe, sie habe ihn in den Verhandlungen respektlos behandelt. Die Besprechung wurde ergebnislos beendet.

Bemerkenswert ist, dass die Deutsche Bank nicht nur gegenüber Williams, sondern auch gegenüber ihren belgischen Partnern den politischen Gehalt des Geschäfts energisch abstritt. Vonseiten des belgischen Staates gab es große Bedenken gegenüber deutschem Einfluss auf den Kongo, die auch von der Société Générale wiederholt vorgebracht wurden.¹²⁸ Bergemann sagte in Brüssel dem Direktor der Société Générale zu, die Deutsche Bank habe „lediglich geschäftliche, keinerlei politische Interessen in der Sache“.¹²⁹ Nur zwei Tage zuvor hatte Helfferich in einem Schreiben an das Reichsschatzamt erklärt, für das Engagement seiner Bank in der Angelegenheit seien „einzig und allein das Interesse des Reichs und der Wunsch des Auswärtigen Amtes massgebend“. Das Geschäft sei nur möglich, „wenn das Reich einen erheblichen Teil der mit dem Geschäft verbundenen Lasten und Risiken übernimmt“.¹³⁰ Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges war eine deutsche Beteiligung an der Companhia do Caminho de Ferro de Benguela nicht zustande gekommen.

Übersee-Studiensyndikat

Ab Februar 1914 gab es mit dem *Übersee-Studiensyndikat* einen Zusammenschluss verschiedener Banken und Unternehmen zur Schaffung deutscher Wirtschaftsinteressen in den portugiesischen Kolonien. Die Idee zur Gründung des Syndikats ging auf Wilhelm Rezendanz zurück, der sich als Mitarbeiter des Hamburger Bankhauses M. M. Warburg & Co

¹²⁵ PA AA, RZ 201, Nr. 16287, Bl. 17–22, Solf an Staatssekretär des AA vom 21.02.1914, Vertragsentwurf im Anhang.

¹²⁶ Vgl. Tetzlaff 1970, 378.

¹²⁷ PA AA, RZ 201, Nr. 16286, Bl. 230–240, Bericht Bergemanns über die Besprechung mit Williams an AA vom 24.01.1914.

¹²⁸ Vgl. Barth 1995, 423.

¹²⁹ PA AA, RZ 201, Nr. 16286, Bl. 239.

¹³⁰ PA AA, RZ 201, Nr. 16286, Bl. 222, Helfferich an Siller (Reichsschatzamt) vom 19.01.1914.

mit Projekten im südlichen Angola beschäftigte.¹³¹ Regendanz legte seinen Vorschlag im Dezember 1913 in einem Schreiben an Ernst Langwerth von Simmern, Rat im Auswärtigem Amt, dar:

„Die Gesellschaft soll zunächst tatsächlich ein reines Studiensyndikat sein und eventuell auch zuverlässige portugiesische Firmen hinzuziehen, um ein ganz harmloses Aussehen zu haben. Sie müsste Experten ausschicken, die zunächst bestimmte Objekte in Angola [...] untersucht und [...] uns einen Bericht über diejenigen Gegenden erstattet, die hauptsächlich für wirtschaftliche Betätigung in Zukunft in Frage kommen.“¹³²

Die konstituierende Sitzung des Syndikats fand am 9. Februar 1914 in den Räumen des Bankhauses Warburg in Hamburg statt. Neben Warburg waren an der Gründung die Deutsche Bank, die Disconto-Gesellschaft, die Norddeutsche Bank, die Berliner Handelsgesellschaft sowie fünf weitere Firmen beteiligt. Für die Deutsche Bank wohnte K. von Sydow, Direktor der Hamburger Filiale, der Gründung des Syndikats bei.¹³³ Laut Satzung gehörte die Deutsche Bank dem leitenden Ausschuss an und stellte, wie auch die anderen beteiligten Firmen, dem Syndikat ein Kapital in Höhe von 10.000 Mark zur Verfügung.¹³⁴ Regendanz stellte den Anwesenden in der konstituierenden Sitzung nochmal die Zwecke der Gesellschaft vor: Ziel sei der Erwerb einer Konzession für den Bau und Betrieb eines Hafens und einer Bahn bis zur südwestafrikanischen Grenze sowie der Erwerb von Land- und Minenrechten. Zu diesem Zwecke sollten auch Experten nach Angola entsandt werden.¹³⁵ An diesen Ausführungen Regendanz' wird exemplarisch deutlich, dass sich hinter dem harmlosen Namen *Studiensyndikat* eine Interessenvertretung des deutschen Imperialismus verbarg, die deutlich weitergehende Absichten hatte, als nur Studien zu betreiben. Rolf Peter Tschapek sieht in der Gründung des Syndikats den Beginn einer „neue[n], dritte[n] Phase“ in den deutschen Bemühungen um Wirtschaftsinteressen in Mittelafrika. Im Gegensatz zur vorherigen Situation, in der die Banken ihr Engagement an Garantien des Reichs knüpften, hätte sich nun eine „Eigendynamik“ entwickelt, in der die Banken aus „Konkurrenz und die Sorge um Ausschluß von möglicherweise doch lukrativen Unternehmungen“ ohne weitere Bedingungen tätig wurden.¹³⁶ Die Ziele deutscher Investitionsversuche teilten die Mitglieder untereinander auf: Die Deutsche Bank arbeite weiter

¹³¹ Tschapek 2000, 390.

¹³² PA AA, RZ 201, Nr. 16277, Bl. 311, Regendanz an Langwerth v. Simmern vom 23.12.1913, Anhang.

¹³³ PA AA, RZ 201, Nr. 16278, Bl. 102–105, Protokoll der konstituierenden Sitzung vom 09.02.1914. Zum Posten von Sydows innerhalb der Deutschen Bank vgl. Historische Gesellschaft der Deutschen Bank, Geschäftsbericht der Deutschen Bank für das Jahr 1914, 7.

¹³⁴ PA AA, RZ 201, Nr. 16278, Bl. 117–120, Satzung des Übersee-Studiensyndikats.

¹³⁵ PA AA, RZ 201, Nr. 16278, Bl. 102–105, Protokoll der konstituierenden Sitzung vom 09.02.1914.

¹³⁶ Tschapek 2000, 402.

an der Benguela-Bahn, die Disconto-Gesellschaft übernahm die Verhandlungen um die Südangolabahn und die Mossamedes Compagnie und die Baufirma Orenstein & Koppel war für die Ambacabahn zuständig. Die Deutsche Bank und Warburg & Co arbeiteten außerdem zur Frage der Nyassa Compagnie in Mosambik.¹³⁷

Nyassa Compagnie

Bei der Nyassa Compagnie handelte es sich um eine portugiesische Kolonialgesellschaft, die seit 1891 das mit weitgehenden Rechten ausgestattete Charter über den Norden der portugiesischen Kolonie Mosambik hielt.¹³⁸ Den Mehrheitsbesitz hielt beim Aufkommen des deutschen Interesses an einer Beteiligung die 1908/9 gegründete Nyassa Consolidated Ltd., eine Gründung an südafrikanischen Minen beteiligter Firmen. Die südafrikanischen Minenbesitzer nutzen die Nyassa Compagnie zur Rekrutierung tausender Arbeitskräfte pro Jahr im nördlichen Mosambik. Als die Anwerbemaßnahmen 1913 nach Protesten wegen hoher Todeszahlen gestoppt wurden, verlor die Compagnie eine wichtige Einnahmequelle und wurde für die beteiligten Minenbesitzer wertlos. Die einzige verbleibende Einnahmequelle für die Gesellschaft war die Eintreibung der Hüttensteuer, die sie mit großer Brutalität durchsetzte. Neben der Ausbeutung der einheimischen Bevölkerung blieb die Nyassa Compagnie wirtschaftlich untätig. Den im Rahmen der Konzession eigentlich vorgesehenen Bau einer Eisenbahn hatte sie bis dato nicht umgesetzt. Zum Ende des Jahres 1912 begann lediglich die Projektierung der Trasse, nachdem die portugiesische Regierung, die nun eine schnellere Entwicklung ihrer Kolonien forcierte, mit dem Entzug der Konzession gedroht hatte. Ab 1913 führte die Kolonialverwaltung Deutsch-Ostafrikas mit der Nyassa Compagnie Verhandlungen über die Rekrutierung von Arbeitskräften, die deutsche Diplomaten nutzten, um Informationen über eine mögliche deutsche Übernahme der Gesellschaft zu erlangen. Warum die Nyassa Compagnie trotz ihrer ausgebliebenen Entwicklung durch die Kolonialgesellschaft ein äußerst attraktives Objekt für den deutschen Imperialismus war, erklärte Friedrich Rosen, kaiserlicher Gesandter in Lissabon, in einem Brief an Reichskanzler Bethmann Hollweg:

„Die Nyassa Company besitzt bekanntlich einen Charter, wie er sonst keiner kolonialen Gesellschaft erteilt worden sein dürfte. Sie hat [...] das Recht, eigene Truppen zu halten, den Gouverneur zu ernennen, ohne hierfür die Zustimmung der portugiesischen Regierung einholen zu müssen. Sie besitzt die Konzession zu Bahnbauten und zum Ausbau des Hafens von Ibo.

¹³⁷ Tschapek 2000, 405.

¹³⁸ Für die folgenden Ausführungen über die Nyassa Compagnie vgl. Tschapek 2000, 415–418. Allgemein zur Nyassa Compagnie siehe auch: Neil-Tomlinson, Barry. „The Nyassa Chartered Company 1891–1929.“ In *The Journal of African History* 18 (1977): 109–128.

Sie bestimmt und erhebt, wie ein selbstständiger Staat, die Steuern, regelt das Auswanderungswesen und übt überhaupt souveräne Rechte aus.¹³⁹

Rosen sah in dem Konzessionsgebiet außerdem ein „Reservoir guter schwarzer Arbeiter [...], welche kräftig, arbeitswillig, leicht lenkbar und dabei zur Sparsamkeit neigend“ seien.¹⁴⁰

Zur Verwirklichung einer deutschen Mehrheitsbeteiligung wandte sich Solf, Staatssekretär des Reichskolonialamtes, an die Deutsche Bank. Helfferich reagierte auf das Projekt zunächst zurückhaltend und führte an, dass es sich bei dem zu erwerbenden Objekt um Hoheitsrechte ohne kommerziellen Wert handele. Als Bedingung für ein Engagement formulierte er gegenüber Solf,

„entweder den Share-Ankauf aus Reichsmitteln zu bewerkstelligen oder [...] wenigstens die zur Verzinsung und Amortisation des hingegebenen Kapitals erforderliche jährliche Summe aus Mitteln des Reichs [...] zu ersetzen.“¹⁴¹

Helfferich konkretisierte seine Bedingungen später gegenüber Solf noch genauer. Ein Finanzierungsmodell vergleichbar zur Benguela-Bahn, bei der das Reich das Geld in der Anfangszeit zunächst vorstreckte und später zurückerhielt, lehnte er ab. Der Ankauf der Aktien der Nyassa Compagnie solle dauerhaft aus Reichsmitteln finanziert werden, die Banken würden sich nicht mit eigenem Kapital beteiligen wollen.¹⁴²

Im Januar 1914 gründete sich schließlich das Bankenkonsortium zum Ankauf der Nyassa Compagnie bestehend aus Deutscher Bank, Berliner Handelsgesellschaft, Disconto-Gesellschaft und dem Bankhaus M. M. Warburg & Co.¹⁴³ Im Juni stießen noch die Bankhäuser Bleichröder und Mendelssohn zum Konsortium hinzu. Die letztgenannten übernahmen je einen Anteil des Konsortiums, Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaften je drei Anteile und die beiden übrigen je zwei Anteile.¹⁴⁴ Zur Verwirklichung der deutschen Übernahme war nun zum einen eine Vereinbarung des Bankenkonsortiums mit der Reichsregierung über die Finanzierung des Projekts notwendig, zum anderen musste der Ankauf der Aktien vorbereitet werden. Die Verhandlungen in London über den Aktienkauf übernahm Warburg-Mitarbeiter Regendanz, die Verhandlungen zwischen Banken und Reichsregierung fanden im Wesentlichen zwischen Solf und Helfferich statt.¹⁴⁵ Der Vertrag, den die Deutsche Bank stellvertretend für das Bankenkonsortium mit der

¹³⁹ PA AA, RZ 201, Nr. 16298, Bl. 14, Rosen an Bethmann Hollweg vom 14.06.1913.

¹⁴⁰ PA AA, RZ 201, Nr. 16298, Bl. 34, Rosen an Bethmann Hollweg vom 19.06.1913.

¹⁴¹ PA AA, RZ 201, Nr. 16298, Bl. 231f., Solf an Jagow vom 22.12.1913.

¹⁴² PA AA, RZ 201, Nr. 16298, Bl. 245f., Solf an Jagow vom 23.12.1913.

¹⁴³ Tschapek 2000, 426.

¹⁴⁴ PA AA, RZ 201, Nr. 16301, Bl. 4, Deutsche Bank an AA vom 02.06.1914.

¹⁴⁵ Tschapek 2000, 427.

Reichsregierung schloss, wurde am 18. April unterzeichnet.¹⁴⁶ Die Banken verpflichteten sich zur Aufbringung von bis zu 3 Millionen Mark für den Erwerb der Anteile und die Entschuldung der Nyassa Compagnie.¹⁴⁷ Das Reich stellte 300.000 Mark jährlich als 5%-ige Verzinsung zur Verfügung. Sollten die Banken mehr als 3 Millionen Mark für die Nyassa Compagnie aufbringen müssen, garantierte das Reich keine weitere Verzinsung.¹⁴⁸ Die Bestimmungen der Vereinbarung wichen somit deutlich von den Bedingungen, die Helfferich zuvor formuliert hatte, ab. Mit seiner Vorstellung einer Vermittlerrolle hatte er sich nicht durchgesetzt. Die Banken selbst waren nun zur Aufbringung von Kapital verpflichtet und hätten, da die Reichsgarantien gedeckelt waren, selbst ein finanzielles Risiko eingehen müssen.¹⁴⁹ Am 29. Mai meldete die Deutsche Bank dem AA den erfolgreichen Ankauf von Aktien der Nyassa Compagnie am Vortag.¹⁵⁰ Über den Warburg-Mitarbeiter Pieter Vuyk war es dem Konsortium gelungen, 189.598 Aktien sofort sowie 25.000 weitere zum nächsten Termin zu erwerben.¹⁵¹ Das deutsche Bankenkonsortium hielt damit von nun an eine Mehrheitsbeteiligung an der Nyassa Compagnie.

Der Ankauf der Nyassa Compagnie-Aktien blieb das einzige erfolgreich verwirklichte Projekt zur Schaffung deutscher Interessen in den portugiesischen Kolonien. Andere Pläne fanden mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges ihr Ende.¹⁵²

Ausblick und Fazit

Die Deutsche Bank zeigte im Rahmen ihrer kolonialen Geschäfte eine ambivalente, aber zunehmend aktive Rolle. Im Fall der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft ging die Initiative vor allem auf die Disconto-Gesellschaft zurück. Die Deutsche Bank saß von Anfang an mit am Tisch, beteiligte sich aber finanziell nicht. Erkennbar zeigte sie damit Interesse an Geschäften in den Kolonien, dies setzte sich trotz konkreter Möglichkeiten aber nicht immer in Investitionen um. Als die Gesellschaft schließlich in Schwung kam, legte sie ihre abwartende Haltung ab und stellte ebenfalls Kapital zur Verfügung, auch wenn sie weiterhin nicht auf eine führende Rolle drängte. Das Projekt des Eisenbahnbaus in Ostafrika wurde maßgeblich in den Reihen der Deutschen Bank, zunächst von Oechelshäuser, anschließend von Bankdirektor Siemens, entwickelt. Siemens nutzte auch die politische Bühne als Reichstagsabgeordneter, um für das Projekt zu werben. In der Führungsebene

¹⁴⁶ PA AA, RZ 201, Nr. 16300, Bl. 110–115, Vertrag zw. der Kaiserlichen Regierung u. der Deutschen Bank namens eines Konsortiums vom 18.04.1914.

¹⁴⁷ Ebd., Bl. 110f.

¹⁴⁸ Ebd., Bl. 111.

¹⁴⁹ Barth 1998, 215; Tschapek 2000, 430.

¹⁵⁰ PA AA, RZ 201, Nr. 16300, Bl. 234, Deutsche Bank an AA vom 29.05.1914.

¹⁵¹ Tschapek 2000, 426 u. 429.

¹⁵² Tschapek 2000, 413.

der Bank lässt sich unzweifelhaft ein Kolonialenthusiasmus identifizieren, der die Entwicklung der Kolonien als erstrebenswerte Aufgabe, an der man sich auch beteiligen wolle, ansah. Sie war bereit dazu, in diesem Sinne eigenständig aktiv zu werden und Kapital zur Verfügung zu stellen. Gegenüber der Reichsregierung bestand die Deutsche Bank aber auf Zinsgarantien, die das finanzielle Risiko begrenzen und kleine Gewinne garantieren sollte.

Die Bereitschaft, im Sinne des deutschen Kolonialismus aktiv zu werden, setzte sich während der Vorbereitungen zur Verwirklichung der Mittelafrikapläne fort. Weil die Regierung aufgrund diplomatischer Brisanz selbst nicht sichtbar aktiv werden konnte, fanden sich die Banken in einer zentralen Rolle wieder. Sie kauften verschiedene Objekte zur Schaffung wirtschaftlicher Interessen, mit der die Übernahme portugiesischen und belgischen Kolonialbesitzes begründet werden sollte, auf und wurden somit zu denjenigen Akteuren, die den Erwerb neuer deutscher Kolonien vorbereiteten. Die Deutsche Bank versuchte, aufzubringendes Kapital möglichst gering zu halten. Insbesondere Direktor Helfferich war bemüht, in Verhandlungen die Übernahme der investierten Summe aus Mitteln durch das Reich zu erreichen. In Vorbereitungen zum Kauf der Benguela-Bahn gelang dies, im Fall der Nyassa Compagnie garantierte das Reich nur die Verzinsung des investierten Kapitals. Hinderlich war das für das Engagement der Deutschen Bank aber nicht.

Mit Blick auf das Übersee-Studiensyndikat ist eine zunehmende Eigeninitiative der Banken erkennbar, die die Erschließung der Kolonien zunehmend als Aufgabe begriffen, für die sie auch ohne direkte Aufforderungen durch die Regierung eintraten.

Zusammenfassend lassen sich einige allgemeine Beobachtungen festhalten: In den meisten Projekten war die Deutsche Bank als Teil von Konsortien, zu denen sich mehrere Banken zusammengeschlossen hatten, tätig. Dadurch war einerseits das finanzielle Risiko für die einzelnen Institute geringer. Andererseits boten solche Konsortien auch die Möglichkeit, bei möglicherweise in der Zukunft ertragreichen Projekten, von denen man noch nicht vollumfänglich überzeugt war, in geringem Umfang mitzuwirken. Darüber hinaus zeigte sich in den betrachteten Beispielen, dass die Deutsche Bank in Verhandlungen mit der Reichsregierung bemüht war, die finanziellen Risiken gering zu halten und aus Reichsmitteln garantierte Gewinne zu erhalten. Die Überzeugung vom deutschen Kolonialismus war offensichtlich nicht ausgeprägt genug, um sich in waghalsige Projekte mit ungewissem Ausgang zu stürzen. Insgesamt zeigen die große Anzahl und Diversität der Projekte, dass die Deutsche Bank sehr wohl eine aktive Rolle in der Entwicklung des deutschen Kolonialreiches spielte. Die von ihr übernommenen Aufgaben reichten dabei vom klassischen Bankgeschäft über die Finanzierung von Infrastrukturprojekten bis hin zu einer diplomatischen Vermittlerrolle.

Bibliographie

Abkürzungsverzeichnis

AA – Auswärtiges Amt
BArch – Bundesarchiv
BSB – Bayerische Staatsbibliothek
DKZ – Deutsche Kolonialzeitung
DOAG – Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft
HIDB – Historisches Institut der Deutschen Bank
OMEG – Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft
SWAC – South West Africa Company

Quellenverzeichnis

Archivquellen

- Bundesarchiv Berlin, Bestand R 1001, Akten des Reichskolonialamtes (zitiert als BArch, R 1001).
Nr. 1358 Diamanten-Regie in Deutsch-Südwestafrika (Band 1).
Nr. 1653–1665 Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft (Band 1 bis 13).
Nr. 6412 Deutsch-Ostafrikanische Bank (Band 2).
Nr. 9643 Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft, Geschäftsberichte.
- Bundesarchiv Berlin, Bestand R 8023, Deutsche Kolonialgesellschaft (zitiert als BArch, R 8023).
Nr. 211 Zentralbahn in Deutsch-Ostafrika.
- Bayrische Staatsbibliothek (BSB), Verhandlungen des Reichstags.
Band 169
Band 181
- Historische Gesellschaft der Deutschen Bank, Geschäftsberichte 1870–1944, online abrufbar unter: https://www.bankgeschichte.de/facts-figures/annual-reports/1870-1944?language_id=3.
- Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, Bestand RZ 201, Abteilung IA (zitiert als PA AA, RZ 201).
Nr. 16285–16287 Die Benguella-Eisenbahn (Band 1–3)
Nr. 16277–16278 Wirtschaftliche und industrielle Unternehmungen in Angola (Band 3–4).
Nr. 16298, 16300, 16301 Wirtschaftliche und industrielle Unternehmungen in Portugiesisch-Ostafrika (Band 3, 5 u. 6).

Gedruckte & sonstige Quellen

- Die Deutsche Kolonialgesetzgebung. Sammlung der auf die deutschen Schutzgebiete bezüglichen Gesetze, Verordnungen, Erlasse und internationalen Vereinbarungen, 8 (1904), hrsg. v. Schmidt-Dargitz/Köbner. Berlin: Mittler 1905.
- Deutsches Kolonialblatt. Amtsblatt für die Schutzgebiete des Deutschen Reiches, hrsg. in der Kolonial-Abteilung des Auswärtigen Amtes, 3 (1892), Nr. 18 vom 15. September 1892.
- Superior Court of the District of Columbia: The Herero People's Reparation Corporation et al. v. Deutsche Bank AG et al., First Amended Complaint, Fall Nr. 01-0004447 (18. September 2001), online verfügbar unter: <https://web.archive.org/web/20070610061804/http://www.ipr.uni-heidelberg.de/Mitarbeiter/Professoren/Hess/HessForschung/zwang/herero.pdf> (zuletzt abgerufen am 18. Dezember 2024).

Literaturverzeichnis

- Austerhoff, August. *Die Banken in den deutschen Kolonien*. Borna-Leipzig: Robert Noske, 1918.
- Barth, Boris. *Die deutsche Hochfinanz und die Imperialismen. Banken und Aussenpolitik vor 1914*. Stuttgart: Steiner, 1995.
- Barth, Boris. „Banken und Konzessionsgesellschaften in den deutschen Kolonien. Betriebswirtschaftliche Kalkulation und deutscher Imperialismus.“ In *Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento* 24 (1998): 191–225.
- Bol, Angela. „Die Aktionärsstruktur der Deutschen Bank, 1870–1929.“ In *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte/Economic History Yearbook* 59 (2018): 135–156.
- Bongard, Oskar. *Die Studienreise des Staatssekretärs Dernburg nach Deutsch-Ostafrika*. Berlin: Süsserott, 1908.
- Drechsler, Horst. *Südwestafrika unter deutscher Kolonialherrschaft. Die großen Land- und Minengesellschaften (1885–1914)*. Stuttgart: Steiner, 1996.
- Eicker, Steffen. *Der Deutsch-Herero-Krieg und das Völkerrecht. Die völkerrechtliche Haftung der Bundesrepublik Deutschland für das Vorgehen des Deutschen Reiches gegen die Herero in Deutsch-Südwestafrika im Jahre 1904 und ihre Durchsetzung vor einem nationalen Gericht*. Frankfurt am Main: Peter Lang, 2009.
- Feldmann, Gerald. „Die Deutsche Bank vom Ersten Weltkrieg bis zur Weltwirtschaftskrise 1914–1933.“ In *Die Deutsche Bank 1870–1995*, hrsg. von Lothar Gall et al., 138–314. München: Beck, 1995.
- Gall, Lothar. „Die Deutsche Bank von ihrer Gründung bis zum Ersten Weltkrieg 1870–1914.“ In *Die Deutsche Bank 1870–1995*, hrsg. von Lothar Gall et al., 1–135. München: Beck, 1995.

- Gall, Lothar et al. (Hrsg.). *Die Deutsche Bank 1870–1995*, München: Beck, 1995.
- Gewald, Jan-Bart. „Kolonisierung, Völkermord und Wiederkehr. Die Herero von Namibia 1890–1923.“ In *Völkermord in Deutsch-Südwestafrika. Der Kolonialkrieg (1904–1908) in Namibia und seine Folgen*, hrsg. von Jürgen Zimmerer und Joachim Zeller, 105–120. Berlin: Links, 2003.
- Hamrick, Ellie und Haley Duschinski. „Enduring injustice. Memory politics and Namibia’s genocide reparations movement.“ In *Memory Studies* 11 (2018): 437–454.
- Helfferrich, Karl. *Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit*. 2. Band. Berlin: Springer, 1923.
- Iliffe, John. *A modern history of Tanganyika*. Cambridge: Cambridge University Press, 1979.
- Jäckel, Herbert. *Die Landgesellschaften in den deutschen Schutzgebieten. Denkschrift zur kolonialen Landfrage*. Jena: Fischer, 1909.
- Neil-Tomlinson, Barry. „The Nyassa Chartered Company 1891–1929.“ In *The Journal of African History* 18 (1977), 109–128.
- Neitzel, Sönke. „Mittelafrika“. Zum Stellenwert eines Schlagwortes in der deutschen Weltpolitik des Hochimperialismus.“ In *Internationale Beziehungen im 19. und 20. Jahrhundert*, hrsg. von Wolfgang Elz und Sönke Neitzel, 83–103. Paderborn: Schöningh, 2003.
- Oechelhäuser, Wilhelm. *Die Deutsch-Ostafrikanische Centralbahn*. Berlin: Springer, 1899.
- Plumpe, Werner. „Im Zeitalter der ersten Globalisierung 1870–1914.“ In *Deutsche Bank. Die globale Hausbank 1870–2020*, hrsg. von Werner Plumpe, Alexander Nützenadel und Catherine R. Schenk, 2–233. Berlin: Propyläen, 2020.
- Plumpe, Werner. „Januskopf der deutschen Geldwirtschaft: Karl Helfferrich (1872 bis 1924)“ In *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte* 68 (2023): 185–204.
- Plumpe, Werner; Nützenadel, Alexander; Schenk, Catherine R. (Hrsg.). *Deutsche Bank. Die globale Hausbank 1870–2020*, Berlin: Propyläen, 2020.
- Pogge von Strandmann, Hartmut. *Imperialismus vom Grünen Tisch. Deutsche Kolonialpolitik zwischen wirtschaftlicher Ausbeutung und "zivilisatorischen" Bemühungen*. Berlin: Links, 2009.
- Pohl, Manfred. *Philipp Holzmann. Geschichte eines Bauunternehmens 1849–1999*. München: Beck, 1999.
- Schiefel, Werner. *Bernhard Dernburg 1865–1937. Kolonialpolitiker und Bankier im wilhelminischen Deutschland*. Zürich: Atlantis, 1976.
- Schnorbus, Heidi (Hrsg.). *Die Geschichte der Otavi-Minen-AG. 1900–2000. Ein ereignisreiches Jahrhundert*. Eschborn: Otavi Minen AG, 2000.
- Seidenzahl, Fritz. *100 Jahre Deutsche Bank. 1870–1970*, Frankfurt am Main: Deutsche Bank Aktienges, 1970.
- Tetzlaff, Rainer. *Koloniale Entwicklung und Ausbeutung. Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutsch-Ostafrikas 1885–1914*. Berlin: Duncker & Humblot, 1970.

- Tschapek, Rolf Peter. *Bausteine eines zukünftigen deutschen Mittelfrika. Deutscher Imperialismus und die portugiesischen Kolonien*. Stuttgart: Steiner, 2000.
- Utermark, Sören. „Schwarzer Untertan versus schwarzer Bruder“. *Bernhard Dernburgs Reformen in den Kolonien Deutsch-Ostafrika, Deutsch-Südwestafrika, Togo und Kamerun*. Kassel: Universität, 2011.
- Wedi-Pascha, Beatrix. *Die deutsche Mittelfrika-Politik 1871–1914*. Pfaffenweiler: Centaurus, 1992.
- Williamson, John G. *Karl Helfferich 1872–1924. Economist, Financier, Politician*. Princeton: University Press, 1971.
- Zimmerer, Jürgen. *Deutsche Herrschaft über Afrikaner. Staatlicher Machtanspruch und Wirklichkeit im kolonialen Namibia*. 3. Auflage. Münster: Lit, 2004.