

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1079. Neubaur, Dr. 1907. "Die wirtschaftliche Grundlage der Kolonialbewegung." [The economic basis of the colonial movement]. *Deutsche Kolonialzeitung* 24, pp. 24–26.

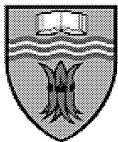
Discussion paper outlining the economic value of the colonies for Germany and the need to maintain an active colonial policy. Written in response to a growing crisis in German political circles over whether colonies should be maintained. The author argues that British infrastructure development in the African colonies draw German trade from German companies. Any non-pursuance of a colonial expansion policy would make Germany the laughing stock of the world.

Source of Annotated Bibliography Entry:

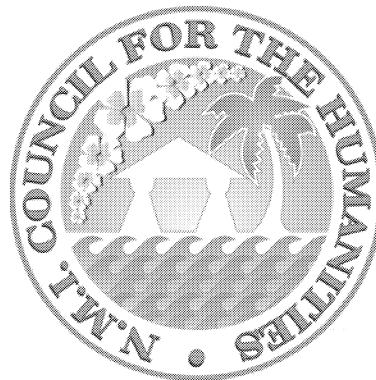
Dirk H. R. Spennemann (2004) *An Annotated Bibliography of German Language Sources on the Mariana Islands*. Saipan, Commonwealth of the Northern Mariana Islands : Division of Historic Preservation. ISBN 1-878453-71-8.

The German Resources on the Mariana Islands Digital Library is a project jointly supported by:

CHARLES STURT
UNIVERSITY



The Johnstone Centre,
Charles Sturt University,
Albury, Australia



Northern Mariana Islands
Council for the Humanities,
Saipan, CNMI



Historic Preservation
Office,
Saipan, CNMI

Deutsche Kolonialzeitung

Organ der Deutschen Kolonialgesellschaft.

Verantwortlicher Schriftleiter: Hubert Henoch in Berlin.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin.

Eigentum und Verlag der Deutschen Kolonialgesellschaft.

1907.

Volk zeigen, ob es wirklich fest „im Sattel sitzt“ und „reiten kann“ oder ob es bei der bevorstehenden weltpolitischen Reifeprüfung durchfällt und weiter von einer zur andern halben oder ganzen Demütigung schleichen will. Und den nationalen Gedanken, dessen „Verfälschung“ schon Bismarck empfand, muß es heute nicht mehr allein „vor Europa“, sondern vor einem über die ganze Erde erweiterten Schauplatz „leuchten lassen“.

Denn diese Wahl wird zu einem Zeitpunkt vollzogen, da von London bis Tokio, von New York bis Petersburg alle Regierungen und alle Nationen auf die Entscheidung des deutschen Volkes sehen; nicht die Regierung, sondern die Nation soll jetzt ja, man darf wohl sagen „vor der breitesten Öffentlichkeit“, ihr Probestück liefern. Und sie wird dazu aufgerufen in einer Zeit, in der sich alles umher verwandelt und vergrößert hat, mit Ausnahme des Geistes von Krähwinkel, der unsterblich durch unsre Geschichte wandelt, halb ein Spottbild — und halb ein Fluch. Ob wir dieses Fluches Herr werden, darauf warten die andern, die dicke Schar unserer Neider, aber gleichermaßen unsre bisherigen — und künftig möglichen Freunde! Ob wir uns zu jenem zuvor bezeichneten Ehrenpunkt bekennen werden — das allein erregt ihre gespannte Teilnahme. Wer das letzte Jahrfrucht nicht verschlafen hat, wird sich selbst unschwer ausmalen, wie lebendig diese Teilnahme ist.

Unter allen Nationen nur von den Japanern ein Wort! Das deutsche Volk hat ihre Siegesbahn zur See und zu Lande, ihren Eintritt unter die ausschlaggebenden Nationen mit beispiellosem Anteil begleitet. Ist es den Bewunderern der Japaner auch vor Augen, warum sie Japan bewunderten? Wir waren Zeugen eines weltgeschichtlichen Vorgangs. An uns ergeht der Ruf, nicht kleiner zu sein als unsre Zeit. Was nützt uns das Pochen auf unsre alte Gesittung und sogar auf unsre heutige wirtschaftliche Leistung, wenn es an dem fehlt, was das Siegevolk aus dem Osten zum Siegen befähigte, wenn es dem Volke Friedrichs und Bismarcks an dem Einen fehlen sollte, was im Völkerringen not tut: an der bewußten Unterordnung unter die Verpflichtungen des Ganzen! Die Beugung unter das Joch der Parteihäuptlinge kennzeichnet kindische oder — greisenhafte Völker; die Beugung unter das nationale Banner ehrt eine männliche Gemeinschaft.

An uns ist es, das Joch zu brechen. An uns ist es, den gründlich neuen Geist in der Kolonialverwaltung zu verschärfen, den Geist ersprißlicher wirtschaftlicher Arbeit, unnachsichtlicher Reinlichkeit und fester Unabhängigkeit nach allen Seiten, der vom Kolonialdirektor Dernburg befundet worden ist, zum Siege zu führen wider die Schar, die im Trüben weit besser auf ihre Rechnung kam und darum am 13. Dezember den Bruch erzwang. An uns ist es — während ein „Parterre von Königen“, eine weltumfassende Zuschauerschaft auf unser Zusammenknicken lauert — den Glauben an die unbeugsame Festigkeit unserer Weltstellung ihnen allen und vor anderen unsern Feinden zurückzugeben. Jede Stimme ins Feld gegen jene Verbrüderung vom 13. Dezember, die diesen Glauben erschüttert hat und ihn durch ihren Sieg vollends zu Grabe tragen würde! Daß wir den Schutz deutschen Landes, die Sicherheit deutscher Soldaten und Ansiedler nicht von der Laune, von der Kommandogewalt der Fraktionsgößen abhängig wissen wollen, diese Lösung wird jeder deutsche Mann verstehen. Diesen Schutz erbitten wir nicht von den Parteien, ihn fordert das deutsche Volk von seinen gewissenhaften Vertretern.

So und nicht anders ist die Frage des Wahlkampfes gestellt. Daß nach den Tagen der Wahl jener vorzeitige Jubel unserer Neider verstumme, daß wir dem am 13. Dezember mit Füßen getretenen Gemeinssinn zum Siege verhelfen: das ist die Ehrenschuld, die keine Partei und keine Regierung, sondern das Nationalgewissen am Wahltage von jedem Deutschen einfordern wird.

Helmuth Sarwey.

Die wirtschaftliche Grundlage der Kolonialbewegung.

Solange eine deutsche Kolonialbewegung und auf dieser Grundlage eine deutsche Kolonialpolitik besteht, ist sie zum Spielball der politischen Parteien in der deutschen Volksvertretung gemacht worden. Unter der völligen Verkennung oder sichtslichen Hinwegleugnung der wirtschaftlichen Unterlage sind immer nur die Lebensäußerungen der kolonialen

Betätigung in den Kreis einer meistens unsachlichen, von vorgefaßter Meinung getragenen Behandlung gezogen worden.

Die am weitesten links stehenden Parteien durften ihrer Ansicht nach die Berechtigung einer Kolonialpolitik nicht anerkennen, weil sie mit dieser Berechtigung einen wesentlichen Erfolg der deutschen Volkswirtschaft und damit im weiteren Sinne der Leitung der deutschen Politik hätten zugeben müssen. Andere Parteien haben, wie dies zu ihrer und unserer Beschämung gesagt werden muß, ihre Bewilligungen in der kolonialen Sache immer als Tauschobjekt angesehen. Die Mehrzahl der deutschen Bevölkerung hat sich den wirtschaftlichen Ausgangspunkt der Kolonialbewegung erst ganz allmählich, aber auch jetzt noch in ungenügender Weise zu eigen zu machen vermocht. Erst als im Anfang der neunziger Jahre die Deutsche Kolonialgesellschaft es als ihre Aufgabe ansah, als Hauptthema ihren wichtigsten Vorträgen die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Kolonialbewegung zugrunde zu legen, als ferner bei Gelegenheit der Flottenvorlagen die unantastbaren ziffernmäßigen Aufstellungen der im deutschen Ueberseeverkehr zutage tretenden Erfolge einige, aber leider viel zu geringe Verbreitung fanden, beginnt allmählich eine bessere Erkenntnis hier und da Platz zu greifen.

Der einschneidende Fehler, der sowohl im deutschen Reichstage wie in der Öffentlichkeit mit Rücksicht auf die deutschen Kolonialinteressen gemacht worden ist und noch gemacht wird, ist die grundsätzliche Verschiebung des Begriffes der Kolonialpolitik und ihrer Ursachen.

Stets ist die Kolonialpolitik als eine Unternehmung der Regierung, ausgegangen von der Abenteuerlust oder der Interessenpolitik einzelner Kreise, hingestellt worden. In Wirklichkeit hat die kaiserliche Regierung, und dieser Vorwurf kann ihr nicht erspart bleiben, bis zum gegenwärtigen Augenblicke eine aktive Kolonialpolitik nur in verschwindendem Maße betrieben. Nur die notwendigste Unterstützung ist den von privater Seite geschaffenen Unternehmungen zuteil geworden, nur die unabwiesbaren Konsequenzen sind aus den Ereignissen gezogen worden, die in den Schutzgebieten sich abgepielt haben.

Der Wille zur Kolonialpolitik hat bisher, das kann unter keinen Umständen geleugnet werden, bei der Regierung gefehlt. Er setzt, wie es scheint, erst jetzt ein, nachdem viele Jahre kostbarer Zeit verloren gegangen und die Begriffe über das Wesen und die Grundlagen der Kolonialbewegung heillos verwirrt worden sind.

Und doch ist die Kolonialbewegung und Kolonialpolitik nichts anderes als eine aus der dringendsten Notwendigkeit heraus geborene, auf der wirtschaftspolitischen Entwicklung Deutschlands ruhende Phase im deutschen Volksleben. Der Beweis dafür liegt für jeden auf der Hand, der sich mit der Geschichte der letzten Jahrzehnte beschäftigt hat und zwar nicht mit der deutschen Geschichte allein, sondern mit der der Entwicklung aller Kulturvölker. So einfach sind die Tatsachen, so schlagend ihre Beweiskraft, daß es beschämend ist, wenn in der Gegenwart überhaupt noch ihre Zusammenstellung erfolgen muß, um die Notwendigkeit kolonialer Betätigung zu begründen.

Die wirtschaftliche Entwicklung aller Kulturvölker der Gegenwart ist denselben Weg gegangen; die Wurzel, aus der sie entspringt, ist die Maschinenteknik, der Ersatz der Handarbeit durch Massenfabrikation, der Uebergang der Kulturstaaten zur Industrie und die daraus sich ergebende Notwendigkeit, den Austausch der Produkte zu erweitern, zu steigern und den Bezug der Rohstoffe für die Industrie zu erleichtern.

Deutschland hat hierin den weitesten Weg am schnellsten zurückgelegt. Noch vor 25 Jahren betrug der deutsche Handelsumsatz 6 Milliarden im Jahre und stieg im Jahre 1894 bis auf etwas über 7 Milliarden; gegenwärtig beträgt er 13 Milliarden Mark.

Von diesem Handelsumsatz bewegt sich nur ein Drittel auf dem Landwege, zwei Drittel auf dem Seewege. Der Güteraustausch auf dem Landwege sinkt, der Güteraustausch auf dem Seewege steigt.

Hand in Hand mit dieser rein handelspolitischen Entwicklung ist der Ausbau der Schifffahrt gegangen; zum Teil ist er ihr sogar vorausgeeilt. Deutschland besitzt die zweitgrößte Handelsflotte der Welt; die beiden größten Reedereien der Erde sind deutsche Reedereien. Die Transportfähigkeit der deutschen Flotte hat sich in einer ganz außerordentlich kurzen Zeit auf über 6 Millionen Tonnen gesteigert.

Mit dem Anwachsen der Schifffahrt Hand in Hand ist die wahrhaft wunderbare Ausgestaltung aller der mit dem

Schiffbau in Zusammenhang stehenden Betriebe gegangen. Erst vor zwei Jahrzehnten setzte diese Entwicklung ein, denn vorher hat der deutsche Schiffbau größere Aufträge lediglich von der Kriegsmarine, von der Handelsmarine aber nur kleine Aufträge erhalten. Gegenwärtig verschwinden die im Auslande gebauten Schiffe immer mehr und sind ersetzt durch Schiffe aus deutschem Material, auf deutschen Werften erbaut und bis zum letzten Nagel in Deutschland ausgerüstet. Daß es sich hier nicht um Kleinigkeiten handelt, beweist der Umstand, daß von seiten einer einzigen Reederei, dem Lloyd in Bremen, innerhalb der letzten 15 Jahre 238 Millionen Mark an deutsche Schiffswerften für Neubauten verausgabt worden sind.

Eine solche Ausgestaltung des Ueberseeverkehrs kann niemals durch Regierungsmaßregeln geschaffen oder auch nur so gefördert werden, daß sie das jetzt vorliegende Resultat zeigt; sie kann nur entstehen als Produkt der logischen Entwicklung innerhalb des Volkes selbst.

Ergänzt wird der deutsche Ueberseeverkehr durch die fortwährend in der Steigerung begriffene Ansiedlung deutscher Kaufleute im überseeischen Auslande. Erreicht wird dadurch die Unabhängigmachung der deutschen Handelsbewegung von dem Zwischenhandel, der noch vor wenigen Jahrzehnten den deutschen Arbeiter zum Arbeiter für fremde Nationen — eben die, welche den Zwischenhandel besorgten — herabdrückte und dessen Eindämmung jetzt die Millionen und aber Millionen des Gewinnes am Ueberseeverkehr der deutschen Arbeiterschaft mit zuzute kommen läßt.

Daß das deutsche Nationalvermögen auf der Grundlage des Ueberseeverkehrs sich ungeheuer gesteigert hat, wird erwiesen durch die riesenhaften Kapitalsanlagen im Auslande. Sie beziffern sich unter Abrechnung der in überseeischen Anleihen oder Staatspapieren irgendwelcher Art angelegten Werte allein auf mehr als $3\frac{1}{2}$ Milliarden Mark, unter Einrechnung der in solchen Werten angelegten Summen auf mehr als 8 Milliarden Mark.

Von seiten kolonialer Gegner ist gerade diese Entwicklung als leuchtendes Beispiel dafür hingestellt worden, daß Deutschland einer eigenen Kolonialpolitik ja nicht bedürfe, weil es diesen großartigen Weg zum Wohlstand zunächst ohne Kolonien zurückgelegt hätte. Diese Argumentation wäre an sich nicht zu verwerten, wenn nicht, wie die Geschichte beweist, mit der Entwicklung des gesamten Weltverkehrs bei allen Kulturvölkern gleichzeitig sich die Notwendigkeit herausgestellt hätte, nach Möglichkeit Absatz- und Produktionsgebiete sich zu schaffen, in denen jede Nation selbst Herr ist, und die ihr bis zu einem gewissen Grade unter allen Umständen eine Reserve zu bieten vermögen. Wäre eine Weiterentwicklung des Ueberseeverkehrs ohne



I. Brandungsboote, in denen ein Teil der Güter in Swakopmund gelandet wird.

Beeinträchtigung gewährleistet, so brauchte niemand Kolonien. Aber die volkswirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte hat gelehrt, daß der nationale Gedanke gerade auf der Grundlage neuerer Entwicklungstendenzen zu einem viel stärkeren Leben erwacht ist, als er es je vorher war. Der Welthandel wird heute mehr als jemals durch solche nationale Tendenzen einzelner Länder beeinflusst. Es braucht nur an die Politik der Vereinigten Staaten, an die MacKinley-Bill mit ihren Folgen erinnert zu werden; es braucht nur erinnert zu werden an die Maßnahmen, die der Australische Bund zur Förderung des englischen Handels und der englischen Schifffahrt unter der Beeinträchtigung des Handels und der Schifffahrt anderer Länder trifft. Diejenige Nation wird von solchen Einschränkungen am meisten betroffen, deren Welthandel und Weltschifffahrt sich am meisten entwickelt hat. **Diese Nation ist Deutschland.**

Die Erkenntnis der hier skizzierten Tatsachen ist bei allen Kulturvölkern gleichzeitig aufgetreten und hat dieselbe Folge gehabt, nämlich den Uebergang zur Kolonialpolitik. Bei allen Kulturvölkern der Gegenwart ist diese Erkenntnis in den politischen Kreisen durchgedrungen, nur bei uns nicht. Und doch ist Deutschland dasjenige Land, welches für Kolonialpolitik am meisten prädestiniert ist.

Die Ausdehnung unseres Ueberseeverkehrs spricht zunächst dafür. Wir besitzen ferner, abgesehen von den Vereinigten Staaten, die größte jährliche Bevölkerungszunahme unter allen Völkern der Welt. Die deutsche Durchschnittsbildung ist erheblich höher als bei allen anderen Nationen; der Drang zur Uebersee-, zur Kolonialbetätigung ist bei den Deutschen uralte und hat die Kultivierung ganzer Erdteile, aber für fremde Rechnung, zur Folge gehabt.

Eine Diskussion über die Nützlichkeit oder Notwendigkeit der Kolonialpolitik an sich dürfte ernsthaft überhaupt nicht mehr in Frage kommen: Sie hat nur die eine Folge, uns vor der Welt lächerlich zu machen und eine unter keinen Umständen mehr zurückzuhaltende Entwicklung zu verlan-
gamen.

Es lohnt sich kaum, die Prinzipienweiter aus der Kolonialgegnerschaft durch Ziffern belehren zu wollen; immerhin redet die Steigerung der handelspolitischen nach den Kolonien gehenden und von dort kommenden Werte eine deutliche Sprache.

Wir haben im Gegensatz zu anderen Nationen so gut wie keine Verkehrsmittel in unseren Kolonien geschaffen. Wir haben mit dem größten Widerstreben innerhalb Deutschlands arbeiten müssen; die Unternehmungslust hat keinerlei Garantie dafür gehabt, daß ihre Anlagen einen Rückhalt finden würden, und doch haben alle Kolonien eine Aufwärtsbewegung zu verzeichnen, die



II. Landungsbrücke mit Dampfkranen.

nur durch Ignoranz oder Böswilligkeit ge-
leugnet werden kann. Daß man in zwei Jahr-
zehnten Länder, welche viermal so groß sind wie
das Deutsche Reich, nicht völlig erschließen kann,
zumal dann nicht, wenn die gesetzgebende Körper-
schaft die Regierungsanlagen nur tropfenweise
bewilligt, und wenn von irgendeiner Einheitlichkeit
in der Kolonialpolitik infolgedessen nicht die Rede
sein kann, das liegt doch auf der Hand.

Mehr als beschämend ist es, wenn man in der
unmittelbaren Nachbarschaft unserer eigenen Kolo-
nien durch die Erfolge anderer in Kolonialpolitik
erfahrenere Staaten, die entweder unter ganz
gleichen örtlichen Bedingungen oder sogar unter
viel schlechteren in die Erschließung ihrer Kolonial-
gebiete eingetreten sind, beweisen muß, was aus
jenen Gebieten zu machen ist.

Die englische Uganda-Bahn, die alle deutschen
Waren aus dem Gebiete des Viktoria-Sees an sich
zieht, die ungeheuren Bahnanlagen Englands in
Südafrika reden hier eine so deutliche Sprache, daß
man sich schon beide Ohren verstopfen muß, wenn
man sie nicht hören will.

Es ist nicht der Zweck dieser Zeilen, in Einzel-
heiten darüber einzugehen, was in den Kolonien
geleistet worden ist. Nur die Grundlagen sollten
gegeben werden, auf denen allein die deutsche
Kolonialbetätigung sich aufbaut.

Das deutsche Volk steht gegenwärtig an einem
Scheidewege. Erkennt es die volkswirtschaftlichen
Grundlagen nicht, denen die Neuzeit ihre gesamte
Gestalt verdankt, so werden andere Nationen unsere
lachenden Erben sein. Dr. Neubaur.

Südwestafrikanische Kriegsbilder.

V.

Manche gute Mutter hat zur Weihnachtszeit ein Feldpost-
paket vorsorglich zusammengestellt und sich den Kopf darüber
zerbrochen, was ihrem Sohn, der draußen im Orlog steht, am
meisten Not tun und Freude bereiten möge. Sie hat dabei
ihr möglichstes versucht, innerhalb der Grenzen der „vorschrifts-
mäßigen“ Länge, Breite und des „zulässigen Gewichts“ recht,
recht viel unterzubringen. — Zahlreiche Vereine, das rote Kreuz,
viele gütige Spender und Spenderinnen sorgten gleichfalls für
Liebesgaben.

Wenn die meisten wüßten, wie sehr eine solche Sendung
aus der Heimat den Krieger erfreut, der schon monatelang im
Bimaf und auf der Pad liegt, von Büchsenfleisch und Reis
lebt und von Erinnerungen an die Kultur in der Heimat
zehrt, so würden wohl noch viele unseren braven Soldaten in



III Stapelplatz der Güter in Swakopmund.
Vorn: Herero-gefangene beim Frühstück.

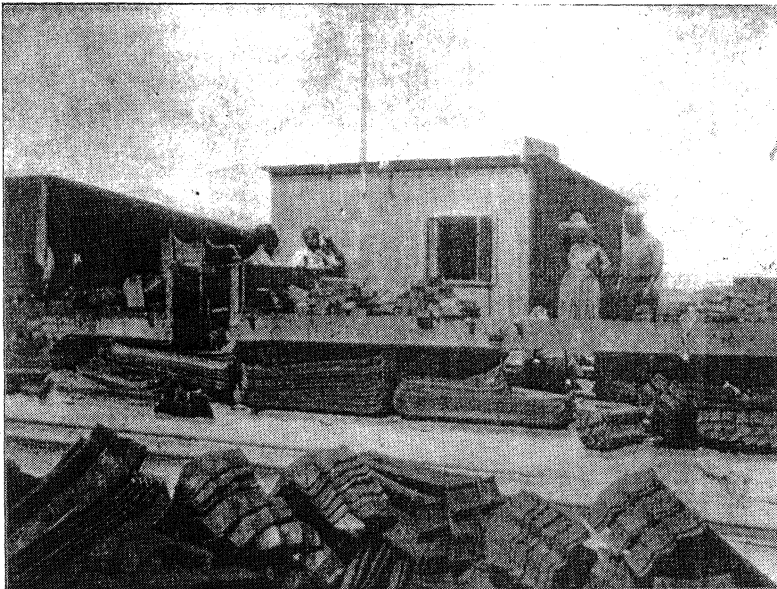
Südwest etwas senden, was sie entschädigt für die unsagbaren
Strapazen und Entbehrungen, die das Kriegsleben gerade dort
mit sich bringt.

Mancher läßt sich allerdings auch durch den Gedanken
abhalten, daß die sorgsam verpackten Sendungen am Ende den
eigentlichen Empfänger nie erreichen mögen, sondern irgendwo
in den Etappen-Magazinen, wohl gar schon im Hafen von
Swakopmund oder Lüderitzbucht liegen bleiben. Es vergehen
manchmal Monate, ein halbes Jahr, bis das glückliche Ein-
treffen einer Liebesgabe, eines Postpakets vom Empfänger
bestätigt wird. Es fällt auch auf, daß die Bestätigung vielfäl-
tig den Poststempel einer Bahnstation oder einer Etappen-
Postanstalt trägt. Da entsteht leicht die Frage: Befommen
denn die Leute, die vor dem Feinde stehen, und denen man
doch zuallererst helfen möchte, die Liebesgaben zugeschickt, oder
bleibt hinten bei den Etappen alles liegen und wird dann
dort verteilt, weil es aus irgendwelchen Gründen nicht
möglich ist, die Sendungen bis zur Feldtruppe gelangen
zu lassen?

Das Ausbleiben einer Empfangsbestätigung ist freilich
vielfach kein Beweis für das Nichteintreffen. Unsere Soldaten
sind prächtige Leute, wenn es gilt, zu schießen, zu fechten,
Patrouillen zu reiten, aber mit Tinte und Feder stehen viele
auf gespanntem Fuß, und das rauhe Kriegsleben
ist wenig geeignet, sie mit der Schreibtätigkeit zu
befreunden. Wie oft höre ich von sorgenden
Eltern die Klage: „Unser Sohn ist nun schon
über ein Jahr draußen im Felde und hat uns bis
jetzt noch nicht einen Brief geschickt; eine Post-
karte auf der Ausreise, das war alles, und wir
wissen nicht, was aus ihm geworden ist, ob er
überhaupt noch lebt. Wir haben ihm oft geschrieben
— aber keine Antwort erhalten. Und wir haben
ihn so gern — er ist unser Stolz, unsere Freude.“
So etwas ist bitter unrecht. Vielleicht kommen
diese Zeilen einem dieser „verlorenen Söhne“ in
die Hände, und er wird sich bewußt, wie diese
Gedankenlosigkeit und Schreibunlust die Lieben in
der Heimat fränken muß, wie sie sich dadurch
unnötig sorgen und ängstigen.

Das Ausbleiben einer Antwort ist also, wie
schon gesagt, kein Beweis, die Stempelung in
den Postämtern der Etappen ebensowenig. Im
Sandfeld und in der Kalahari stehen keine Brief-
kästen. Der Krieger muß also vielfach mit der
Absendung seines Schreibens warten, bis er an
eine Station kommt, oder bis irgendein Transport
den Brief zur Station mitnimmt, wo er dann
abgestempelt wird.

Selbst aber wenn der Empfänger zur seltenen
Klasse der ordentlichen Briefschreiber gehört, ist



IV. Güterwagen der Otavi-Bahn mit Bau-Material.