GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

153. Wiedemann, M. 1905. "Aus unseren Südseekolonien." [From our South Seas colonies]. *Deutsches Handelsmuseum* 2, pp. 1–15 (reprint).

Article discussing the desirability of attracting farmers of German extraction living in Queensland to take up plantations in German New Guinea. An example of cross-development. The author then deplores the state of shipping in the German Pacific and argues that a cohesive shipping policy had been lacking from the start, and that expensive and inappropriate vessels had been used.

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

N.M.I. COUNCIL FOR THE HUMANITIES

Northern Mariana Islands
Council for the Humanities,
Saipan, CNMI

CNMI DIVISION OF HISTORIC PRESERVATION
PRESERVING OUR PAST FOR THE FUTURE

Historic Preservation
Office,
Saipan, CNMI

Aus unseren Südseekolonien.

Von Dr. M. Wiedemann.

Die Zeitungen verbreiteten kürzlich die Nachricht, dass unser deutsches Gouvernement in Herbertshöhe auf Neu-Pommern den Entschluss gefasst hätte, mit Hilfe deutscher Farmer aus Queensland die Bodenbewirtschaftung auf der Gazelle-Halbinsel zu fördern. Diese Mitteilung ist nachträglich durch eine offiziöse Kundgebung der N. A. Z. bestätigt worden, nur mit der Einschränkung, dass vorläufig nur ein „Versuch" unternommen werden sollte; zunächst seien nur 12 junge deutsche Farmer aus Queensland zu diesem „Versuch" ausersehen. Sollte der Versuch gelingen, so würde das Gouvernement auf dem einschlagenen Wege fortschreiten und die weitere Besiedelung Neu-Pommerns mit Hilfe deutscher Bauern aus Queensland in grösserem Umfange unterstützen.

Schon im Jahre 1902 wies ich bald nach Rückkehr von einer nach Australien und dem Bismarck-Archipel unternommenen Studienreise darauf hin,

wie wünschenswert es wäre, wenn wir versuchen wollten, die in Queensland ansässigen und an ein tropisches Klima gewöhnten deutschen Landwirte zur Erschliessung unserer deutschen Kolonien in der Südsee heranzuziehen. Mir war bekannt, dass deutsche Bauern aus Queensland bald nach der Besitzergreifung Neu-Guineas durch das Reich den Wunsch geäussert hatten, nach unseren Kolonien auszuwandern; sie erhielten jedoch auf ihre Anfrage hin von der Neu-Guinea-Komp, die damals die Kolonie verwaltete, eine so wenig aufmunternde Antwort, dass sie ihren Plan schliesslich aufgaben. Aber in den Kreisen der deutschen Farmer Queenslands blieb der Wunsch bestehen, an der Erschliessung der deutschen Kolonien sich zu beteiligen; daher der Erfolg, den unser Gouvernement jetzt mit seiner Anregung erzielt hat. Die deutschen Bauern, die zum grössten Teil ihrer Gesinnung und Sprache nach gut deutsch geblieben sind, haben sich bereit finden lassen, den von deutscher Seite entworfenen Plan zu unterstützen und die Bodenbewirtschaftung in Neu-Pommern zu fördern.

Zunächst soll freilich, wie oben erwähnt, nur ein „Versuch“ unternommen werden; hoffentlich bleibt es nicht bei diesem ersten „Versuch“, denn der jetzt von unserem Gouvernement eingeschlagene Weg eignet sich, wie kein anderer, dazu, die Urbarmachung der im Innern von Neu-Pommern gelegenen fruchtbaren Landstriche zu fördern. Und nicht auf Neu-Pommern allein, auch auf Neu-Mecklenburg könnten deutsche Farmer aus

Queensland sich ansiedeln; auch dort harren weite, fruchtbare Gebiete der Erschliessung, die schon seit längere Zeit mit Hilfe gut gepflegter Weganlagen zugänglich gemacht sind. Es wäre sehr zu bedauern, wenn das Gouvernement, durch einzelne Misserfolge ängstlich gemacht, den neuen Besiedelungsplan wieder aufgeben wollte. Nur tatkräftiges, zielbewusstes Handeln führt draussen in den Kolonien zum Erfolge; nirgends rächt sich Unentschlossenheit und Planlosigkeit mehr, als auf dem schwierigen und für uns noch neuen Gebiete der Einwanderungspolitik in unseren Kolonien.

Das gleiche gilt von den Massnahmen, die wir in verkehrspolitischer Hinsicht draussen zu treffen haben. Welche Nachteile unseren afrikanischen Kolonien aus der schleppenden, unsicheren Behandlung der Eisenbahnfrage während der letzten Jahre erwachsen sind, bedarf keines weiteren Nachweises. Und wie dort in Afrika die Regelung des Eisenbahnverkehrs, so ist in unseren Südseekolonien die Regelung des Schiffsverkehrs eng verknüpft mit dem Gedeihen unseres kolonialen Besitzstandes.

Die in der Südsee uns gehörigen Inselgruppen liegen — von den Samoa-Inseln abgesehen — innerhalb einer Meeresfläche, die sich von West nach Ost über ca. 36 Grade, von Süd nach Nord über 28 Grade ausdehnt. Nur im Süden dieses weiten Gebietes befinden sich grössere Landmassen — Neu-Guinea und die zwei grossen Inseln des Bismarck-Archipels Neu-Pommern und Neu-Mecklenburg. Weiter nördlich — etwa auf halbem Wege

zwischen dem Bismarck-Archipel und den Marianen — dehnt sich in westöstlicher Richtung ein breiter, ca. 4000 km langer Gürtel von zahlreichen kleinen Inseln, der die Palau-Inseln, die Karolinen und die Marschall-Inseln umfasst. An die Karolinen schliessen sich im Norden die Marianen an, deren Inselreihe in einer Ausdehnung von ca. 1100 km von Süden nach Norden sich hinzieht.

Eine unserer ersten Aufgaben hätte es nun sein sollen, im Bereiche dieser weit von einander gelegenen Inselgruppen schrittweise und planmässig, unter Anpassung an die bestehenden Handels- und Produktionsverhältnisse einen regelmässigen Dampferdienst ins Leben zu rufen. Leider haben wir aber nach dieser Richtung hin während der 20 Jahre, die seit der Besitzergreifung unserer ersten Südseekolonien verflossen sind, noch nichts für die Dauer Brauchbares und Gutes geschaffen. Wir haben planlos ein Experiment auf das andere folgen lassen, ohne uns dem Ziele zu nähern, das wir von Anfang hätten verfolgen sollen: der Zusammenfassung unserer Inselgruppen zu einem fest gefügten Verkehrsgebiet[1]).

So lange unser Besitzstand in der Südsee sich aus Deutsch-Neu-Guienea, dem Bismarck-Archipel und den Marschall-Inseln zusammensetzte, genügte für die Verkehrsvermittlung die im Jahre 1893 geschaffene Dampferlinie Singapore—Friedrich-Wilhelmshafen—Herbertshöhe. Erwünscht wäre es

[1]) Vgl. Hambg. Börsen-Halle, Nov. 1904; No. 518 u. 556, auch 530

gewesen, wenn man damals statt eines teuren Passagierdampfers („Stettin") mit drei Kabinenklassen einen kleineren Frachtdampfer in Dienst gestellt hätte, den man mit einigen Kabinen II. und III. Klasse sowie mit Räumen für Zwischendeckspassagiere hätte versehen können. Wir hätten an Fahrtspesen gespart und die Kosten des Unternehmens hierdurch verringert.

Sechs Jahre lang verkehrte die „Stettin" zwischen Singapore und Herbertshöhe, ohne dass im Fahrplane des Dampfers wesentliche Änderungen vorgenommen wurden. Da erfolgte im Jahre 1899 die Erwerbung der Karolinen und Marianen durch das Deutsche Reich. 20 Millionen Mark wurden vom Reichstage zum Ankaufe der Inselgruppen bewilligt. Allein schon die Tatsache, dass von Reichswegen eine so grosse Summe verausgabt wurde, um uns den Besitz der Inseln zu sichern, hätte uns bewegen sollen, die Frage eingehend zu prüfen, in welcher Weise nun am besten diese zahlreichen Inselgruppen an die festen Stützpunkte unseres Kolonialbesitzes im Süden — Neu-Guinea und die grossen Inseln des Bismarck-Archipels — anzugliedern wären; statt dessen begannen wir mit Experimenten, denn nichts anderes als ein Experiment war es, als wir im Jahre 1900 den grossen Dampfer des N. D. L. „München" zur Fahrt zwischen Sydney und Schanghai einstellten. Der Dampfer sollte auf dieser Strecke in unseren Kolonien die Stationen Herbertshöhe, Friedrich - Wilhelmshafen, Ponape (Karolinen) und Saipan (Marianen) anlaufen. Leider berücksichtigte man bei Aufstellung dieses Fahr-

planes nicht, dass zwischen Schanghai und Sydney die Dampfer dreier englischen Gesellschaften und einer japanischen Gesellschaft schon verkehrten; die Möglichkeit, dass ein deutscher Dampfer auf der gleichen Strecke neben diesen Konkurrenten aus dem direkten Verkehr zwischen China und Australien Nutzen ziehen könnte, war in anbetracht des verhältnismässig wenig entwickelten Handelsverkehrs zwischen beiden Ländern verschwindend gering. Dass die Handelsverhältnisse in unseren Kolonien noch nicht so weit ausgebildet waren, um einem Dampfer von den Ausmassen der „München" genügend Beschäftigung zu bieten, hätte man sich von vornherein sagen können. Die unrichtigen Voraussetzungen, auf die die Verwendung der „München" sich gründeten, hatten denn auch sehr bald zur Folge, dass zunächst eine Änderung im Fahrplan eingeführt wurde. Um die Fahrten des Dampfers abzukürzen, wurden Ponape und Saipan als Anlaufstationen aus dem Plane gestrichen. Die „München" sollte von Sydney aus über Herbertshöhe und Friedrich-Wilhelmshafen zunächst die Insel Yap anlaufen und nach Schanghai oder Hongkong weiterfahren. Gebessert war durch diese Änderung garnichts; im Gegenteil verloren die Karolinen und Marianen seitdem den Anschluss an unsere Hauptlinie Singapore-Herbertshöhe; die „München"-Linie aber war auch in dieser veränderten Gestalt nicht zu halten. Im Jahre 1901 schon musste der Dienst auf dieser Strecke eingestellt werden, nachdem der „München" der Unfall zugestossen war, bei Yap

auf ein Riff aufzulaufen. Nur mit grosser Mühe konnte das Schiff abgebracht und nach Hongkong geschafft werden, wo es schliesslich verkauft wurde.

Wie stand es nun nach Beseitigung der Linie Sydney-Schanghai um den regelmässigen Dampferverkehr innerhalb aller der nördlich vom Bismarck-Archipel gelegenen Inselgruppen? Nachdem die Karolinen und Marianen aus dem Fahrplan der „München" ausgeschieden waren, wurde seit Januar 1901 ein etwa 700 To. grosser Dampfer der Jaluit-Gesellschaft (Oceana) auf der Strecke Sydney — Jaluit — Ponape — Yap in Fahrt gebracht — trotz des energischen Einspruchs unseres damaligen Gouverneurs in Herbertshöhe, der die Ansicht vertrat, dass die Linie vom Standpunkte der Gesamtinteressen unseres kolonialen Besitzstandes in der Südsee zwecklos wäre; tatsächlich dient die Linie in ihrer jetzigen Form vor allem den Interessen der Jaluit-Gesellschaft, fördert aber in keiner Weise die durchaus nötige Zusammenfügung unserer Inselgruppen zu einem in sich abgeschlossenen Verkehrsgebiet.

Leider haben die letzten, seit dem Oktober vorigen Jahres in Kraft getretenen Veränderungen auf der seit 1900 bis nach Sydney weitergeführten deutschen Strecke Singapore-Herbertshöhe-Sydney uns von diesem aus kolonialpolitischen Gründen unbedingt erforderlichen Ziele noch weiter abgebracht. Wie die Zeitungen damals meldeten, hat der N.D.L. jetzt auf dieser Linie den Dienst eingestellt, obgleich erst im Jahre 1902 zwei neue Dampfer auf der Linie in Fahrt gesetzt worden waren.

Welche Gründe zu dieser Änderung geführt, wollen wir hier nicht näher berühren. Vielleicht eigneten sich die neuen Dampfer, die wiederum mit zahlreichen Kabinen 1., 2. und 3. Klasse ausgestattet wurden, ihrer teuren Indiensthaltung wegen nicht für die Linie; vielleicht mangelte es auch an Ladung und Passagieren. Aber welche Gründe auch für die Zurückziehung der Dampfer aus der Linie Singapore - Herbertshöhe - Sydney massgebend gewesen sein mögen: unter allen Umständen hätte man, selbst mit Opfern, die seit Jahren von deutschen Dampfern befahrene Linie nicht aufgeben sollen, und das nicht allein im Interesse unserer Kolonien, sondern auch mit Rücksicht auf das Ansehen, das unsere Schiffahrt in jenen Gewässern geniesst. Was an Stelle der alten Linie jetzt gesetzt worden ist, wird unseren Kolonien keinen Nutzen bringen — und der Gesellschaft, fürchte ich, auch nicht. Die zwei Dampfer des N. D. L. sollen jetzt von Sydney auslaufend Herbertshöhe und Friedrich - Wilhelmshafen berühren, dann über Manila und Hongkong die Fahrt bis Yokohama fortsetzen. Ich fürchte, dass wir auf dieser Linie nur zu bald die gleichen Erfahrungen machen werden, wie seiner Zeit auf der ‚München"-Linie — und das aus denselben Gründen, die oben schon angeführt worden sind. Wir werden ein kostspieliges Experiment mehr zu verzeichnen haben und unsere Position in der Südsee infolgedessen noch mehr schwächen — und das zu einer Zeit, in der vom Australischen Staatenbunde uns eine nicht zu unterschätzende Gefahr droht.

Wie die Zeitungen vor mehreren Wochen meldeten, beabsichtigt die australische Bundesregierung, eine subventionierte Dampferlinie zwischen Brisbane, Engl. Neu-Guinea, den Salomons- und Marschall-Inseln einzurichten. Es wird ferner von australischer Seite geplant, in die vom N. D. L. verlassene Linie Sydney—Neu-Guinea—Singapore einzurücken und auf dieser Strecke eine grössere Anzahl Dampfer in Dienst zu stellen. Alles Massregeln, die deutlich erkennen lassen, dass man in Australien den Augenblick für gekommen hält, die Bestrebungen auf Ausdehnung der australischen Handelsbeziehungen zu den Südseeinseln wieder aufzunehmen, die seit Jahren im Lande verfolgt worden sind und die auch wir schon einmal kennen gelernt haben, als wir zuerst in der Südsee erschienen und uns gegen die Annektionsgelüste der australischen Kolonien zu wehren hatten. In jener Zeit bedurfte es eines energischen Protestes Bismarcks, um den australischen Kolonien klar zu machen, dass die Inselwelt der Südsee keineswegs in dem Masse schon aufgeteilt war, wie man in Australien wähnte. Heute stehen wir vor der Tatsache, dass die australischen Staaten, deren Machtgefühl seit Schaffung des Australischen Bundes bedenklich gestiegen ist, daran gehen, in unsere Kolonien mit Hilfe ihrer Handelsschiffe einzudringen. Erklärlich ist das Streben Australiens, die von uns besetzten Inseln in den Bereich des australischen Handels hineinzuziehen: liegen doch die Inseln zum Teil — wie Neu-Guinea und der Bismarck-Archipel — vor den Toren Australiens.

Und die nötige Portion Unverfrorenheit besitzt die australische Bundesregierung auch, um ihre Pläne, wenn nötig, mit scharfen Mitteln zu unterstützen. Einen Beweis hierfür liefert der Fall des Dampfers „Ysabel", der jetzt die Gemüter in Australien so lebhaft erregt. Bekanntlich werden seit einigen Monaten auf den Marschall-Inseln hohe Schiffsabgaben von allen Schiffen erhoben, deren Besitzer dort n i c h t wohnen; ausserdem ist für die gleichen Schiffe ein hoher Exportzoll auf Copra gelegt. Dem Wortlaute nach beziehen sich diese Verfügungen auf a l l e Schiffe, deren Besitzer ausserhalb der Marschall-Inseln wohnen, — also auch auf d e u t s c h e. Da jedoch der Verkehr mit den Marschall-Inseln vollständig durch Dampfer der auf den Marschall-Inseln ansässigen Jaluit-Gesellschaft aufrechterhalten wird, andere deutsche Schiffe sich an dem Verkehr vorläufig nicht beteiligen, so werden durch obige Bestimmungen faktisch nur die fremden Schiffe getroffen. Der Dampfer „Ysabel" der australischen Reedereigesellschaft Burns, Philp & Co. war der erste, der sich den neuen Bestimmungen im Oktober v. J. zu unterwerfen hatte. Der Kapitän des Dampfers weigerte sich, die von deutscher Seite geforderten Gebühren zu entrichten, und kehrte unverrichteter Sache nach Brisbane wieder zurück. Dieser Vorfall hatte zur Folge, dass die Parlamente in Sydney und Melbourne sich allen Ernstes mit der Frage beschäftigten, ob es nicht angebracht wäre, die Handlungsweise der deutschen Beamten auf den Marschall-Inseln damit zu beantworten, dass man die

in australischen Häfen verkehrenden d e u t s c h e n Schiffe mit erhöhten Hafenabgaben etc. belegte. Auf Wunsch des Bundesministeriums stellte man die Forderung zunächst zurück, erhob aber offiziell in London Beschwerde gegen das Vorgehen der deutschen Beamten. Ein am 17. Januar d. J. veröffentlichter Bericht des „Daily Chronicle" meldet schliesslich, dass die Firma Burns, Philp & Co. beim Australischen Premierminister aus Anlass der oben erwähnten Vorgänge eine an die deutsche Regierung gerichtete Entschädigungsforderung von 10 000 Lstr. angemeldet hätte. Die Forderung wäre amtlich der Londoner Regierung übermittelt worden.

Die „Köln. Zeitung", welche diese Angelegenheit kürzlich zum Gegenstand einer Betrachtung gemacht hat, kommt zu dem Ergebnis, dass der entstandene Streit in erster Linie die beteiligten Gesellschaften — Jaluit-Gesellschaft auf deutscher, Burns, Philp & Co. auf australischer Seite — interessiere; eine grössere Bedeutung könne dem Vorfalle nicht beigemessen werden. Dieser Auffassung kann ich n i c h t beipflichten. Erinnern wir uns, dass von australischer Seite die Schaffung einer subventionierten Dampferlinie zwischen Brisbane und den Marschall-Inseln und die Einstellung von Dampfern in die Linie Sydney—Neu-Guinea—Singapore geplant wird. Mit diesen Plänen in Verbindung gebracht, gewinnt der Streit um die Schiffsabgaben auf den Marschall-Inseln ein ganz anderes Aussehen und erscheint garnicht so harmlos, wie die „Köln. Zeitung" glauben machen will.

Von deutscher Seite empfindet man es lästig, dass die australischen Reedereigesellschaften es unternehmen wollen, mit ihren Dampfern in die deutschen Inselgruppen einzudringen; man will sich der Konkurrenz erwehren und sucht, durch hohe Schiffsabgaben den fremden Schiffen die Arbeit in den deutschen Gewässern der Marschall-Inseln zu erschweren. Von Australien aus aber wünscht man diese Schranken zu durchbrechen. So steht nach meinem Dafürhalten die Sache. Und wenn dem so ist, dann haben wir allen Grund, auf der Hut zu sein und unsere Position so gut als möglich zu verteidigen. Zugleich aber müssen wir uns fragen: sind wir auf dem richtigen Wege, wenn wir uns darauf beschränken, die australische Konkurrenz durch Einführung hoher Schiffsabgaben und Exportzölle abzuwehren? Diese Frage möchte ich mit einem entschiedenen N e i n beantworten. Für das Gedeihen unserer Südseekolonien kann es keinesfalls förderlich sein, wenn die Monopolwirtschaft dort so weit getrieben wird, dass wir uns der Gefahr aussetzen, mit unserem Nachbar in Australien in Konflikt zu geraten. Und wenn wir es ablehnen, mittels hoher Schiffsabgaben etc. uns zu verteidigen, welches Mittel stünde uns dann zu Gebote, um der von Australien drohenden Konkurrenz entgegenzutreten? Es wäre das, kurz gesagt, die Schaffung einer Gruppe von D a m p f e r l i n i e n, die — als Z w e i g l i n i e n der H e r b e r t s h ö h e berührenden deutschen Hauptlinie ausgebildet — von der bei Herbertshöhe gelegenen Simpsonbucht auszugehen und unsere wichtigsten Inselgruppen

bis hinauf zu den Marianen miteinander und gleich zeitig mit Herbertshöhe in Verbindung zu bringen hätten. Es mag im Rahmen unserer heutigen Betrachtung genügen, wenn ich hier erläuternd noch hinzufüge, dass es sich im wesentlichen um zwei Linien handeln würde; die eine Linie würde Yap (Palau-Inseln), Saipan (Marianen) und Ruck (Carolinen) zu berühren haben. Die andere Linie müsste über Bouganville, Jaluit, Kusaie und Ponape geführt werden. Für beide Linien würde die Simpsonbucht bei Herbertshöhe, wo der N. D. L. jetzt grössere Hafenanlagen schon errichtet, den Ausfahrt- und Endhafen bilden. Der Dienst auf den Linien könnte von einem 700—800 t grossen Frachtdampfer (mit einigen Passagierräumen ausgestattet) versehen werden; — keine Luxusdampfer, sondern einfache Frachtdampfer, die möglichst billig arbeiten, sind dort am Platz! Voraussetzung für die Schaffung derartiger „Zweiglinien" wäre ferner, dass die alte Hauptlinie Singapore—Herbertshöhe—Sydney erhalten bliebe, dass dagegen auf der Strecke Jaluit—Kusaie—Ponape—Yap der Dampferdienst eingestellt würde; der Verkehr mit allen diesen Inseln würde auf die neu zu schaffenden „Zweiglinien" übergehen.

Zu gering ist noch der Warenhandel und Passagierverkehr im Bereiche unserer Inselgruppen, als dass man erwarten könnte, dass die Zweiglinien in der ersten Zeit ihres Bestehens ohne Unterstützung aus Reichsmitteln sich erhalten könnten. Es ist aber wohl zu bedenken, dass wir für den Erwerb eines grossen Teils der Südseeinseln die

Summe von 20 Millionen Mark verausgabt haben; unsere Pflicht ist es daher, mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln die weitere Entwicklung der so teuer erkauften Inseln zu fördern. Da zu diesen Mitteln in erster Linie die Schaffung eines regelmässigen Dampferdienstes innerhalb der Inseln gehört, so sollte derselbe Reichstag, der die Auszahlung der 20 Millionen einst bewilligt hat, sich bereit finden lassen, die hier kurz geschilderte Ausbildung des Dampferdienstes zu unterstützen.

Welche Erfolge nun könnten wir uns von einem derartigen Unternehmen versprechen? In erster Linie eine Belebung der Produktionstätigkeit in den zum Anbau von Kokosnusspalmen und tropischen Nutzpflanzen geeigneten Gebieten; je regelmässiger und rascher der Farmer seine Erzeugnisse zu verfrachten vermag, um so vorteilhafter gestaltet sich für ihn die Bodenbewirtschaftung, um so mehr ist er in der Lage, den Handel zu fördern. Die Schaffung der „Zweiglinien" würde die Bildung eines Verkehrsmittelpunktes an den Gestaden der Simpsonbucht zur Folge haben. Bescheiden in den Anfängen — würde der Ort allmählich zu einem Stapelplatz für einen Teil unserer Südseeinseln sich ausgestalten. Warenlager befinden sich heute schon in Herbertshöhe und Matupi; sie liessen sich unschwer erweitern, sofern nur für die Händler die Möglichkeit geschaffen würde, in regelmässige Verbindung mit den entfernter liegenden Inselgruppen zu treten. Hier könnten die „Zweiglinien" helfend eingreifen, deren Einführung von zahlreichen

deutschen Händlern und Farmern draussen in den Kolonien gewünscht wird.

Die Belebung der Produktionstätigkeit und des Handels, die Schaffung eines Verkehrsmittelpunktes bei Herbertshöhe — alle diese Vorgänge und Massnahmen als Folgen einer planmässigen Ausgestaltung der Verkehrsvermittlung — würden das ganze Gefüge unseres kolonialen Besitzstandes in der Südsee kräftigen und gegen fremde Einflüsse sichern.

Noch ist es nicht zu spät, den hier kurz vorgezeichneten Weg zu beschreiten. Aber Eile tut not!

Auf den Marianen haben die Japaner den Handels- und Schiffsverkehr mehr und mehr in ihren Händen vereinigt. Vom Süden her sucht der Australische Bund auf unseren Inseln sich einzunisten. Falls wir dort nicht energisch eingreifen und unseren Widersachern zeigen, dass wir gewillt sind, den Besitzstand in der Südsee uns zu erhalten, dann laufen wir Gefahr, die Herrschaft über unsere Südseeinseln mehr und mehr zu verlieren. Ein wirksames Mittel zur Festigung unserer Position erblicke ich in der Ausgestaltung des Schiffsverkehrs innerhalb unserer Inseln. Hoffentlich gelingt es bald, auf dem hier kurz geschilderten Wege dem vorgezeichneten Ziele uns zu nähern.

Sonderabdruck aus der Monatsschrift **Deutsches Handels-Museum; No. 2, Februar 1905.**