

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1018. Anon. 1905. *Deutscher Kolonialatlas*. [German Colonial Atlas]. Berlin: Dietrich Reimer.

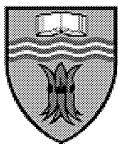
Atlas with maps and some economic and demographic statistics, covering all German colonies. A brief synopsis of the geography, demography, climate, flora and fauna as well as trade is given.

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

zweite an den Oberkommissar, der dritte an den Resident-Commissioner gerichtet war. Die beiden ersten Briefe waren durch die Häuptlinge sämtlicher Stämme unterschrieben.

Der Kommissar nahm die Briefe in Empfang und fragte, ob jemand zu ihrem Inhalt etwas äußern wollte.

Darauf erhob sich Motuene und sagte: „Was ich zu sagen habe, ist, daß wir von dem Council nur Gutes empfangen haben, und daß wir heute über den Tod unseres Oberhäuptlings sprechen wollen. Viele mögen sich wundern, daß wir als Nichtzivilisierte solch eine Ratsversammlung besitzen. Zeigt ihrer Euch würdig! Auf Dich, Letsea, blicken wir jetzt alle. Dein Vater Lerothodi war ein großer Häuptling und beharrlich in der Arbeit. Siehe, daß Du ihm gleichst! Wenn Du seinem Beispiel folgen wirst, wird es Dir wohl ergehen!“

Nebensjah, einer der angesehensten Häuptlinge der älteren Generation, bemerkte, er habe nun wenig zu sagen, da Motuene alles Nötige gesagt habe und er dies durchaus unterschreibe. Er dankte dem Native Council dafür, daß es dem Volke die Möglichkeit bot, seine Meinung kund zu tun.

Der Kommissar erklärte sodann, daß er die drei Briefe einen jeden an seine Adresse werde gelangen lassen. Die Basutos, fuhr er fort, handelten weise, indem sie einmütig Letsea als ihren Oberhäuptling annahmen. Dieser könne indessen nicht früher förmlich anerkannt werden, als bis die Bestätigung Seiner Majestät durch Vermittlung des Oberkommissars eingetroffen sein werde. Er zweifle nicht daran, daß diese binnen kurzem hier sein werde.

Der Kommissar schlug sodann vor, da in der Verhandlungshalle nicht Raum für alle Leute sei, die gekommen waren, die Versammlung beizuwohnen, diese ins Freie zu verlegen. Dies geschah, und draußen erhob sich als erster der mächtigste und bedeutendste Häuptling Jonathan Molapo und sagte: „Oberhäuptling, Resident-Commissioner und Häuptlingen der Basutos! Ich bin ersucht worden, den Oberhäuptling Letsea einzuführen. Es kann kein Zweifel darüber obwalten, daß er der Oberhäuptling ist. Was ist da weiter zu sagen? Es ist unsere Sitte, daß der Sohn der Hauptfrau dem Vater folgt. Ihr alle wißt, daß Malesfaleesa, Letseas Mutter, die Hauptfrau Lerothodis gewesen ist. Wer vermag also zu bestreiten, daß er der Häuptling ist? Wir erwarten von Dir, Letsea, daß Du den Frieden erhalten wirst.“

Das Volk rief sodann laut: „Friede, laß Frieden herrschen!“ — „Laßt die Häuptlingschaft bestehen!“ — „Laßt uns Frieden haben!“

Theto, der älteste Oheim von Letsea und Regent, beglückwünschte Letsea und ermahnte ihn, der Regierung treu zu sein und auf den Rat des Resident-Commissioner zu hören.

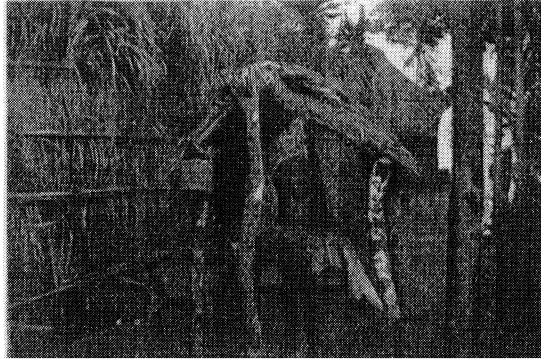
Dann sprach der Resident-Commissioner zu Letsea, ermahnte ihn, seine Pflicht zu erfüllen, auf den Rat seiner Oheime und Ratsleute zu hören und auf seinen eigenen Rat, nicht nur als auf den des Vertreters von Seiner Majestät Regierung, sondern auch des Mannes, der viele Jahre im Lande gelebt hat. Zum Schluß nahm der Resident-Commissioner Letsea bei der Hand, stellte ihn der Versammlung vor und rief: „Dies ist Euer Oberhäuptling.“

Letsea, der sehr ergriffen war, sprach mit gebrochener Stimme und sagte, daß er sich bemühen werde, seinem Vater

nachzueifern. Sein Vater sei ein starker Mann gewesen, aber er selbst sei schwach. Er zittere bei dem Gedanken an das Werk, das seiner harre, aber er nehme die Verantwortung auf sich und werde sein bestes tun.

Eine Stimme rief sodann: „Gott erhalte Dich, Häuptling!“ und die Menge wiederholte den Ruf.

Mit einem Gebet wurde die Sitzung geschlossen und auf den nächsten Morgen vertagt. Alles ging in bester Ordnung vor sich, und die Versammlung lauschte mit atemloser Aufmerksamkeit den Ansprachen der Häuptlinge.“



Engeborenenhütte in Kamerun.

königlich Niederländischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen, welcher u. a. die Bildung einer deutsch-niederländischen Gesellschaft für die Herstellung und den Betrieb von Kabelverbindungen im fernen Osten vorsieht. Die Absicht war, den deutschen und niederländischen Besitzungen in jenen Gegenden neue Abgangswege für ihren telegraphischen Verkehr zu schaffen. Die Verwirklichung dieser Pläne stieß aber zunächst auf die größten Schwierigkeiten. Es genügt nicht, ein Kabelnetz herzustellen, sondern es muß auch dafür gesorgt werden, daß diesem Kabelnetz ein genügender Verkehr zufließt, und daß ferner die Beförderung der von seinen Stationen ausgehenden Telegramme auf den Anschlußlinien zu annehmbaren Gebührenätzen sichergestellt ist. Um dies im vorliegenden Falle zu erreichen, mußte man zunächst zu einer Verständigung mit den übrigen am Telegramm-

verkehr im fernen Osten beteiligten Kabelgesellschaften, nämlich der Eastern Telegraph Company in London, der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft in Kopenhagen und der Commercial Pacific Cable Company in New-York gelangen. Es ist nur natürlich, daß diese Gesellschaften sich nicht ohne weiteres bereit erklärten, ihre Zustimmung dazu zu geben, daß eine neue Gesellschaft mit ihnen in Wettbewerb tritt, und es bedurfte langwieriger, mühsamer Verhandlungen und der zähesten Energie von Seiten der deutsch-niederländischen Unterhändler, um endlich (Anfang des Jahres 1904) die erwünschte Verständigung zu erreichen.

Es wurde nun zunächst die Schaffung von Kabel-

verbindungen zwischen Menado auf Celebes, Jap (Karolinen) und Guam, einer Station des amerikanischen Pacificcabels San Franzisko—Manila, sowie zwischen Jap und Shanghai in Aussicht genommen.

Die Deutsche und die Niederländische Regierung erteilten jetzt der Firma Fellen & Guillaume, Rahmeyerwerke (damals noch Karlswerk) Aktiengesellschaft in Mülheim (Rhein), sowie dem niederländischen Hauptmann J. J. le Roy als Vertreter einer niederländischen Finanzgruppe gemeinschaftlich je eine Konzession, durch welche das Recht zur Anlandung von Kabeln auf Jap (Karolinen) und in Menado (Celebes) für 40 Jahre erteilt und gleichzeitig dem Unternehmen eine jährliche Subvention von 1 900 000 M bewilligt wurde. Von dieser entfallen auf die deutsche Regierung 1 525 000 M, auf die nieder-



Versteinerte Bäume im Dondobusch.

ländische 375 000 M. Neben den Verhandlungen mit den Kabelgesellschaften waren auch die Verhandlungen mit der amerikanischen Regierung wegen Anlandung des Kabels auf Guam und mit der chinesischen Regierung wegen Anlandung von Kabeln an der chinesischen Küste hergegangen. Auch diese Verhandlungen führten zu einem günstigen Ergebnis.

Durch die erwähnten Subventionen war das neue Unternehmen auf eine feste finanzielle Basis gestellt, und ein unter der Führung der Dresdner Bank stehendes Konsortium, dem u. a. der A. Schaffhausen'sche Bankverein, die Firma Felten & Guillaume, Rahmeyerwerke Aktiengesellschaft, die Diskonto-Gesellschaft, Darmstädter Bank, S. Bleichröder, die Amsterdamsche Bank und eine weitere Reihe der angesehensten deutschen und holländischen Firmen angehören, gründeten am 19. Juli 1904 die Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft, A.-G., zu Köln mit einem Aktienkapital von 7 000 000 M.

Nunmehr schritt man energisch zur Ausführung der geplanten Telegraphenverbindungen. Das Kabel, der kostspieligste und wichtigste Teil des Unternehmens, wurde bei den Norddeutschen Seefabelwerken in Nordenham in Bestellung gegeben, welche durch die Anfertigung und Legung des zweiten deutsch-atlantischen Kabels Emden—Azoren—New-York den Beweis ihrer Leistungsfähigkeit erbracht hatten. Ferner

mühte sich für umfangreiche Gebäude auf Jap vorgeplant werden. Während nämlich in Menado und Shanghai die eigenen Stationen der Gesellschaft in gemieteten Räumen haben untergebracht werden müssen, und in Guam der Betrieb von der Commercial Pacific Cable-Company mit wahrgenommen wird, sind auf Jap zur Unterbringung der Station und der Beamten geeignete Gebäude nicht vorhanden und waren daher erst zu errichten, sowie mit all denjenigen Gegenständen auszustatten, welche für den Kabelbetrieb und für ein einigermaßen behagliches Leben der Beamten auf der einsamen Insel erforderlich sind. Ferner war es notwendig, zur Unterbringung von Vorratskabel, welches bei Störungen der verlegten Kabel in die letzteren an Stelle der beschädigten Strecken eingesetzt wird, eiserne Tanks in Menado, Jap und Shanghai vorzusehen. Das sind runde eiserne Behälter, in welchen die Kabel ständig unter Wasser gehalten werden, um ein Verderben der Guttapercha, mit welcher der Kupferleiter isoliert

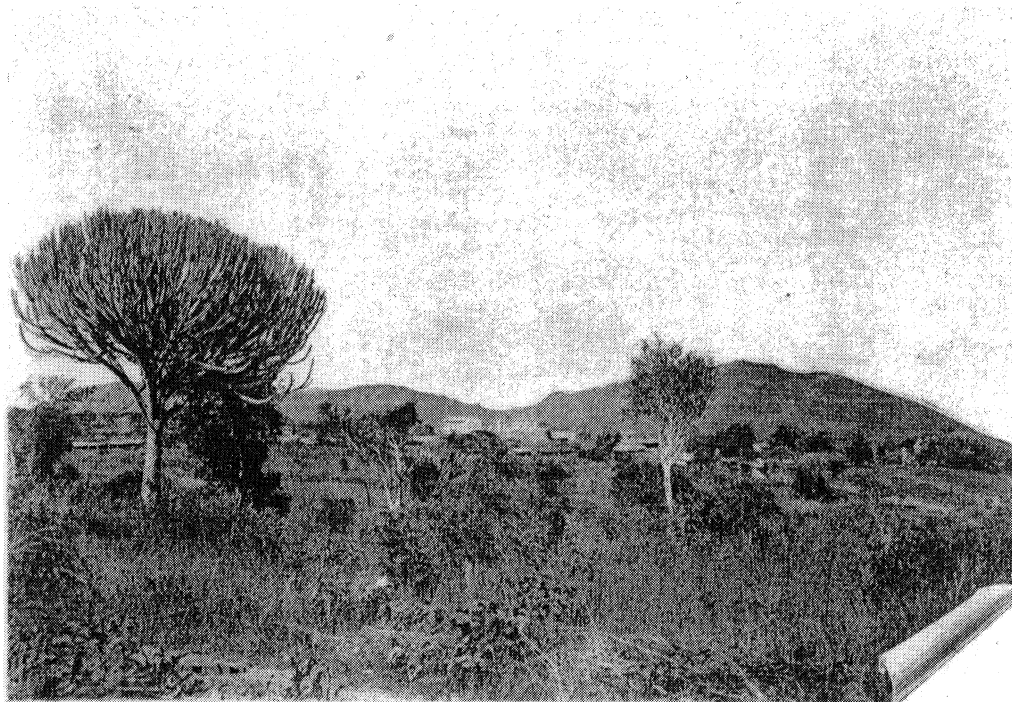
ist, zu verhüten. Für die Gebäude auf Jap (Stationsgebäude, großes Klubhaus mit gemeinschaftlicher Messe, Vorsteher-Wohnhaus, Haus für einen verheirateten Beamten und zwei Häuser für unverheiratete Beamte) wurden Eisenkonstruktionen mit Betonwänden vorgegeben. Für alle Gegenstände aus Holz, also für die Dachbalken, Dachverschalungen, Möbel usw. wählte man Djatiholz, eine besonders gute Art Teakholz, welches den auf Jap vorhandenen weißen Ameisen sicher widersteht. Alle zur Herstellung der Gebäude bzw. zu ihrer Ausstattung erforderlichen Materialien und Gegenstände, zu denen unter anderem auch vollständige Kücheneinrichtungen, ein Billard, ein Klavier, ferner ein großer Vorrat an Konferven aller Art gehörte, mußten in Deutschland und Holland bis ins kleinste vorbereitet und sodann nach Jap geschickt werden. Zu diesem Zweck charterte die Gesellschaft den Dampfer „Gladefry“, der am 18. Dezember 1904 von Rotterdam abfuhr und seine Güter zusammen mit 1600 Tonnen für den Kabeldampfer „Stephan“ bestimmiter Kohlen planmäßig in Jap löschte.

Der „Stephan“ folgte bereits am 8. Januar mit dem Kabel Menado—Jap—Guam und einem Stück des Kabels Shanghai—Jap an Bord und nahm zwischen Menado, Jap und Guam zur Ergänzung der 1902 von dem holländischen Kriegsschiff „Ebi“ ausgeführten Lotungen noch weitere Lotungen vor. Solche Lotungen haben den doppelten Zweck, die Tiefe und die Beschaffenheit des Meeresbodens festzustellen und danach den Trakt zu bestimmen, auf welchem das Kabel zu legen ist. Bei der Auswahl des Traktes muß darauf gesehen

werden, daß scharfe Uebergänge zwischen großen und geringen Tiefen vermieden werden und daß das Kabel möglichst auf weichen, nicht felsigen Meeresboden zu liegen kommt. Die Lotapparate sind daher so eingerichtet, daß sie Grundproben mit herausbringen. Sodann legte der „Stephan“ zunächst das Kabel Jap—Guam und sodann das Kabel Jap—Menado. Die Verlegung verlief, Dank der Geschicklichkeit der Ingenieure der Norddeutschen Seefabelwerke und Dank dem günstigen Wetter, ohne irgend welchen Zwischenfall, und am 28. April konnte das ganze Kabel Menado—Jap—Guam dem Verkehr übergeben werden. Hierdurch ist einerseits die Insel Jap an das Welttelegraphennetz angeschlossen worden, andernteils hat Niederländisch-Indien eine direkte Verbindung mit Amerika und damit weiter, z. B. über die deutsch-atlantischen Kabel New-York—Azoren—Emden, mit Europa erhalten.

Durch die Stationierung von 11 Beamten auf Jap ist die weiße Bevölkerung auf dieser Insel mehr als verdoppelt worden. Der eine Beamte ist verheiratet und hat von vornherein seine Gattin mit hinaus genommen. Diese ist die erste weiße Frau, die den Boden von Jap betreten hat.

Von Menado fuhr der „Stephan“ nach Norden, um auch auf der Strecke Shanghai—Jap Ergänzungslotungen vorzunehmen. Während



Jringa.

auf der Strecke Menado—Jap—Guam die Meerestiefen im allgemeinen rund 3700 bis 5500 m betragen, hatte die „Ebi“ auf den südöstlichen zwei Dritteln der Strecke Shanghai—Jap bei den Suifu-Inseln ganz erhebliche größere Tiefen gelotet. In Uebereinstimmung damit stellte der „Stephan“ fest, daß sich südlich der Suifu-Inseln eine Rinne von 6000 bis 8000 m Tiefe soweit nach Nordost und Südwest erstreckt, daß sie mit dem Kabel nicht umgangen werden kann. Zwischen dieser Rinne und Jap schwant die Tiefe im allgemeinen zwischen 4600 und 6000 m. Im Vergleich dazu ist das Meer zwischen den Suifu-Inseln und der chinesischen Küste sehr flach.

Nach der Ankunft in Shanghai verlegte der „Stephan“ 120 Seemeilen Küstenkabel für die Strecke Shanghai—Jap und kehrte dann nach seinem Heimathafen Nordenham a. d. Weser zurück.

Inzwischen hatten die Norddeutschen Seefabelwerke die Anfertigung des übrigen Kabels für die Strecke Shanghai—Jap energisch gefördert. Es war geplant, diese Strecke bis Ende Dezember 1905 zu legen, um die gefürchtete Taifunzeit für die Legungsarbeiten zu vermeiden. Bei den Erkundigungen indessen, die der „Stephan“ während seines Aufenthalts in Shanghai über das im November und Dezember mutmaßlich zu erwartende Wetter angestellt hatte, hatte sich ergeben, daß in den Monaten November und Dezember der Monsun oft mit solcher Stärke wehe, daß Kabellegungsarbeiten unmöglich seien. Als Erläuterung hierzu diene die Angabe, daß man im allgemeinen bereits bei einer Windstärke 6 Kabelarbeiten auf offener See einstellen muß. Infolgedessen trugen die beratenden

Ingenieure der Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft, A. G., Clark, Forde & Taylor in London, die auf dem Gebiete der Seefabeltechnik über die größten Erfahrungen verfügen, Bedenken dem für die Legung in Aussicht genommenen Zeitpunkt zuzustimmen, und wünschten die Verlegung bis zum Mai nächsten Jahres zu verchieben. Im besonderen fürchteten sie ein Scheitern des Unternehmens deswegen, weil das Shanghai-Jap-Kabel zum Teil in Tiefen zu liegen kommen sollte, in die auf eine so lange Strecke bisher kein Telegraphenkabel versenkt worden ist, und weil diese schon bei ruhiger See sehr schwierige Arbeit durch ungünstiges Wetter unmöglich gemacht werden könnte. Nach Abwägung aller in Betracht kommenden Umstände wurde aber beschlossen, die Verlegung des Kabels nicht nur nicht hinauszuverschieben, sondern sie so frühzeitig als nur irgend möglich vorzunehmen. Ausschlaggebend dafür war zum Teil, daß die Wetterberichte sich gegenseitig stark widersprachen und daß, wenn man allen die gleiche Glaubwürdigkeit hätte zubilligen wollen, überhaupt kein Monat im ganzen Jahr für die Legung eines Kabels in jenen Gewässern geeignet gewesen wäre. Auf der anderen Seite durfte man nach den Wetterberichten im Monat Oktober auf nicht ungünstiges Wetter rechnen. Die Norddeutschen Seefabelwerke beschleunigten daher die Anfertigung des Kabels derart, daß der „Stephan“ bereits am 24. August seine zweite Expedition nach Ostafrika antreten konnte. Am 12. Oktober schließlich das mitgetragene Kabel an das bereits im Frühjahr verlegte Stück an und begann die Legung in der Richtung auf Jap. Mit der größten Spannung verfolgten alle Beteiligten von nun ab den Lauf des Kabeldampfers, der, durch das abrollende Kabel dauernd mit dem Lande verbunden, täglich den Verlauf der Arbeiten meldete. Ohne irgend welchen Zwischenfall und begünstigt von gutem Wetter hat der „Stephan“ in diesen Tagen seine Aufgabe glänzend gelöst. Die Norddeutschen Seefabelwerke in Nordenham haben durch diese großartige Leistung den Beweis geliefert, daß sie in bezug auf Fabrikation und Legung von Unterseekabeln den englischen Firmen in dieser Branche, die früher für derartige Arbeiten allein in Frage kamen, sich vollkommen ebenbürtig zur Seite stellen dürfen. Die deutsche Industrie wird mit Genugtuung auf diesen Erfolg blicken.

Das neue Kabel verbindet nicht bloß Shanghai, die größte Handelsmetropole im fernen Osten, wo Deutschland sehr bedeutende Interessen hat, sondern auch das durch ein deutsches Reichskabel an Shanghai angeschlossene Kiautschou-Gebiet mit dem obengenannten amerikanischen Pacific-Kabel und dadurch weiter mit Amerika und Europa.

Die von der Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft verlegten Kabel haben folgende Längen:

Menado—Jap	rund 1076 Seemeilen,
Jap—Guam	„ 563 „
Jap—Shanghai	„ 1779 „

zusammen: rund 3418 Seemeilen.

Neben dem Aktienkapital hat die Gesellschaft eine Obligationen-anleihe von 7 250 000 M aufgenommen, die mit einem Teile des Aktienkapitals zur Bezahlung der Norddeutschen Seefabelwerke dient. Die Verzinsung und Tilgung der Obligationen ist durch ein Abkommen mit dem deutschen Reichs-Pfostamt sichergestellt. Dieses zahlt nämlich von der Subvention des Deutschen Reiches vorweg die nach dem Tilgungsplan zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe alljährlich erforderlichen Beträge an die königliche Seehandlung (Preussische Staatsbank) in Berlin als Treuhänder. Die finanzielle Lage der Gesellschaft bietet namentlich jetzt nach der unübertroffenen glatten und schnellen Verlegung des Shanghai-Jap-Kabels für die Zukunft so günstige Aussichten, daß mit Sicherheit eine gute Verzinsung des Aktienkapitals erwartet werden darf. Von Wichtigkeit hierfür ist es, daß die Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft für die nächsten zehn Jahre mit einer festen Summe an Instandsetzungskosten für ihr Kabelnetz rechnen kann, die sonst in der finanziellen Wirtschaft von Kabelgesellschaften einen recht schwankenden Faktor zu bilden pflegen. Die Gesellschaft hat nämlich mit der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft in Kopenhagen, welche zusammen mit der Eastern Telegraph Company mehrere Kabeldampfer im fernen Osten ständig in Dienst hält, ein Abkommen getroffen, wonach die Große Nordische Telegraphengesellschaft die Instandhaltung des deutsch-niederländischen Kabelnetzes gegen eine jährliche Pauschalsumme übernimmt. Wenn man bedenkt, daß bei ungünstigen Verhältnissen die Kosten der Beseitigung einer einzigen Seefabelunterbrechung unter Umständen mehrere hunderttausend Mark verschlingen kann, springt der Wert einer solchen Vereinbarung deutlich in die Augen.

Die englische Handelschiffahrt.¹⁾

Kapitän Schroedter, der Redakteur der Hamburger Schiffahrtszeitung „Panfa“, gibt sachkundig und geschickt eine Uebersicht über die englische Handelschiffahrt in den drei Abschnitten: Reederei, Schiffbau, Seeverkehr. Ueberall wird die überragende Stellung Englands in der Weltschiffahrt kenntlich gemacht, überall auch die Bedeutung der deutschen Verhältnisse und Bestrebungen vergleichend gewürdigt.

Dabei herrscht das Bestreben, richtige Vergleichsmethoden zu gewinnen. Es wird als irreführend nachgewiesen, die Prozentzahlen der deutschen und der englischen Zunahme, jede an dem eigenen bisherigen Bestande gemessen, als allein für Vergleiche maßgebend anzusehen. Denn daraus ergeben sich folgenreichere Mißverständnisse: die deutsche Zunahme macht, von dem kleineren Anfangsbestande der deutschen Schiffahrt gesehen, regelmäßig größere Prozentzahlen aus als das entsprechende Verhältnis in England. Auf diese Weise kommen wir leicht zu einer Ueberschätzung der eigenen Schiffahrt, und die Engländer kommen aus den gleichen zu der weit übertriebenen Befürchtung, sie würden von den Deutschen in ihrer eigenen Position bedrängt und müßten sich durch Abschließungsmaßnahmen und Subventionen dagegen zur Wehre setzen.

Sieht man dagegen die absoluten Zahlen der Zunahme auf beiden Seiten an, so ergibt sich, daß sowohl in der Reederei, wie im Schiffbau und Seeverkehr die englischen Zunahmezahlen stets größer sind als die deutschen, daß trotz der irreführenden Prozentzahlen der absolute Vorsprung Englands vor Deutschland und seinen andern Rivalen immer größer wird. Werden die Prozentzahlen der Zunahme von einer gemeinsamen Basis, dem Stand der Weltflotte, aus berechnet, so ergibt sich die gleiche Wahrnehmung. Das Schwerkraft des einmal erlangten gewaltigen Vorsprungs, die insulare Lage, die gesicherten und vielseitigen Beziehungen zu den Kolonien und dem itamm- und sprachverwandten Nordamerika geben England eine ganz höhere Stellung und einen anscheinend uneinbringlichen Vorsprung. England hat auch heute noch mehr als die Hälfte allen Schiffraums in der Welt, mehr große Reedereien als alle anderen Nationen zusammengenommen, baut über drei Fünftel aller Schiffe in der Welt und hat von allen Ländern weitaus den größten Seeverkehr.

Soweit nicht der historische Vorsprung und die blühenden Kolonien für England ins Gewicht fallen und soweit es sich um Qualitätsleistungen des Schiffbaus und der Schiffshaltung, besonders auch um Organisationsleistungen und einheitliches zielbewusstes Vorgehen der Reederei handelt, erreichen wir Deutschen in manchen Punkten das englische Vorbild. Auch sonst stehen wir freilich unter den schiffahrtstreibenden Nationen nächst England an zweiter Stelle, aber in weitem Abstände, den England durch seine überwältigenden Massenleistungen aufrecht erhält.

England hat in seiner Reederei während der ganzen Neuzeit einen ununterbrochenen Fortschritt gehabt. Es hatte 1588 erst 12 500 t eigenen Schiffraum, aber schon 1670: 683 000 t (mehr als heute Oesterreich oder Dänemark), schon 1790: 1 511 000 t (mehr als heute alle Länder außer Deutschland, Amerika, Norwegen und Frankreich), schon 1840: 3 311 000 t, (soviel als Deutschland im vorigen Jahre). Das englische Wachstum der 90 er Jahre von 9,7 auf 14,0 Millionen Tons macht allein mehr als unseren jetzigen Schiffbestand aus, und von 1901 bis 1905 ist zwar Deutschland von 2,9 auf 3,6 Millionen Tons gewachsen, aber England zu gleicher Zeit von 14,7 auf 17,0 Millionen, prozentual weniger, aber absolut um dreimal so viel als Deutschland. Alle anderen Länder bleiben dahinter zurück.

In der Schiffsgröße soll die deutsche „Kaiserin Auguste Victoria“ (25 000 t) die englische „Baltic“ (23 763 t) schlagen, gleich darauf aber wieder die beiden Cunard-Dampfer von 29 000 t in Größe und Schnelligkeit die jetzt an der Spitze stehenden vier neuen deutschen Gildampfer.

Als Unternehmungen stehen die Hamburg-Amerika-Linie mit 750 000 t und der Norddeutsche Lloyd mit 600 000 t allen englischen Reedereien voran und werden an Tonnage nur von der amerikanischen englischen International Mercantile Marine Co. mit 1 013 000 t übertroffen. Aber während Deutschland sonst nur noch eine Reederei mit über 200 000 t und drei über 100 000 t hat, während über 200 000 t in der Welt nur noch je eine französische und japanische Reederei, über 100 000 t noch zwei französische, eine italienische, eine österreichische und eine dänische Gesellschaft kommen, rückt England mit 14 Betrieben zwischen 100 000 und 200 000 t an und hat noch darüber die British

¹⁾ C. Schroedter, Die englische Handelschiffahrt (in der Sammlung von Dr. Th. Kenschau, „England in deutscher Beleuchtung“, Heft 2). Halle, Gebauer-Schwetschke, 1906. 48 Seiten. Preis 80 Pfennig.

Deutscher Kolonialatlas mit Jahrbuch

Herausgegeben

von der

Deutschen Kolonialgesellschaft

INHALT:

- | | |
|---------------------------|--|
| Text. | 6. Deutsch-Ostafrika. |
| 1. Weltkarte. | 7. Deutsche Besitzungen
im Stillen Ozean. |
| 2. Afrika. | 8. Ost-China, mit dem
deutschen Pachtgebiet
Kiau-tschou. |
| 3. Togo und Hinterland. | |
| 4. Kamerun. | |
| 5. Deutsch-Sudwestafrika. | |



BERLIN 1905.

Verlag von DIETRICH REIMER (Ernst Vohsen).

b) Der Bismarck-Archipel.

Grösse: ungefähr 61000 qkm (= $\frac{2}{3}$ Bayern).

Bevölkerung: wird veranschlagt auf ungefähr 200000 Einwohner (Melanesier oder Papuas). Die Hauptinseln des Bismarck-Archipels sind die durch den St. Georg-Kanal getrennten Inseln Neu-Pommern mit der Gazelle-Halbinsel und Neu-Mecklenburg. Im Nordwesten die Admiralitätsinseln. Im St. Georg-Kanal die Inselgruppe Neu-Lauenburg. Am nordwestlichen Ende von Neu-Mecklenburg die Insel Neu-Hannover. Von den Salomon-Inseln die nördlichen Buka und Bougainville, die besonders als Anwerbegebiete für Arbeitskräfte eine Rolle spielen. Die europäische Bevölkerung betrug am 1. Januar 1903 277 Köpfe, darunter 182 Deutsche, am 1. Januar 1904: 320 Weisse, darunter 203 Deutsche.

Bodengestalt und Bewässerung: Samtliche Inseln sind gebirgig. Auf Neu-Mecklenburg Berge bis zu einer Höhe von 1200 m. Neu-Pommern hat zahlreiche Küstenflüsse; Holmesfluss auf der Gazelle-Halbinsel. Auf Bougainville das Kaisergebirge mit dem Balbiberg (3067 m). Das Innere der Salomoninseln ist noch unerforscht (dichter Tropenwald).

Klima: Der Archipel hat ein durch die Meeresumgebung gemildertes Tropen-Klima. Geringster Regenfall meist Juli bis Oktober.

Verkehrsmünze: Diwarra (Muschelgeld bei den Eingeborenen).

Ausfuhrartikel: Kopra, Baumwolle, Kapok, Trepang, Perlmutter, Schildpatt, Kaffee. Der Wert der Ausfuhr betrug 1902/1903: 918914 M., derjenige der Einfuhr 1714900 M. 1903: Ausfuhr 963066 M., Einfuhr 2114957 M.

Der Handel wird namentlich durch die Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südseeinseln und das deutsche Handlungshaus HERNSEIM & CO., sowie durch das Haus Forsayth (Ralum) vermittelt.

Sitz des Kaiserlichen Gouverneurs und Bezirksamt: Herberthöhe. Stationen: NUSA, KAWIENG, NAMATANAI.

Rückblick und Literatur-Nachweis siehe am Schluss dieses Abschnittes.

c) Die Karolinen, Palau-Inseln und Marianen,

früher spanisch, sind im Juni 1899 durch Kauf in den Besitz des Deutschen Reiches übergegangen.

Die Karolinen haben einen Flächeninhalt von 1600 qkm (davon die Palau-Inseln 450 qkm). Bevölkerung: Ostkarolinen 25000 Eingeborene, 1904: 89 Weisse, davon 32 Deutsche. Westkarolinen 13264 Eingeborene (davon die Palau-Inseln 3748), 56 Weisse, davon 11 Deutsche. Die Marianen haben einen Flächeninhalt von 626 qkm. Bevölkerung: 2646 Eingeborene, 13 Weisse, davon 7 Deutsche, aber 45 Japaner, 21 mehr als im Vorjahre.

Die hauptsächlichsten Inseln der Karolinen sind: Kuseie, Ponape, Truk und Jap. Die wichtigste Insel der Palaus ist Baobeltaob. Die hauptsächlichsten Marianen-Inseln sind: Seipan und Tinian.

Sitze der Bezirksregierungen sind: Ponape, Jap und Seipan.

Handel und Verkehr: Ausgeführt werden: Kopra, Trepang, Schildpatt, Perlmutter.

Eingeführt werden: Gewebe, Tabak, Lebensmittel usw. 1903: Ausfuhr aus den Ostkarolinen 180740 M., Westkarolinen 359059 M., Marianen 230576 M.; Einfuhr nach den Ostkarolinen 338749 M., Westkarolinen 442110 M., Marianen 71989 M.

Rückblick und Literatur-Nachweis siehe am Schluss dieses Abschnittes.

II. Die Marshallinseln.

Grösse: ungefähr 400 qkm, auf etwa 353 Inseln verteilt.

Bevölkerung: ungefähr 15000 E., reine Mikronesier mit dunkler Hautfarbe. Am 1. Januar 1903: 77 Weisse, davon 51 Deutsche. 1904: 81 Weisse, 61 Deutsche.

Die Inseln gehören zu Mikronesien und zerfallen in zwei Gruppen: die Ratakgruppe im Osten und die Ralikgruppe im Westen.

Klima: sehr feuchtwarmes, gleichmässiges Tropenklima (27° C.).

Durchschnittlich etwa 300 Regentage im Jahre und 4000 bis 5000 mm Regenmenge.

Handel und Verkehr: Hauptsächlichlicher Ausfuhrgegenstand: Kopra, 1902: 500600 M., 1903: 521598 M. Der Wert der Einfuhr betrug 1902: 487679 M., 1903: 497794.

Jabor auf Jaluit, Sitz des Kaiserl. Landeshauptmanns. Bezirksamt auf Nauru.

Rückblick und Literatur-Nachweis siehe am Schluss dieses Abschnittes.

III. Die Samoainseln. (Schifferinseln.)

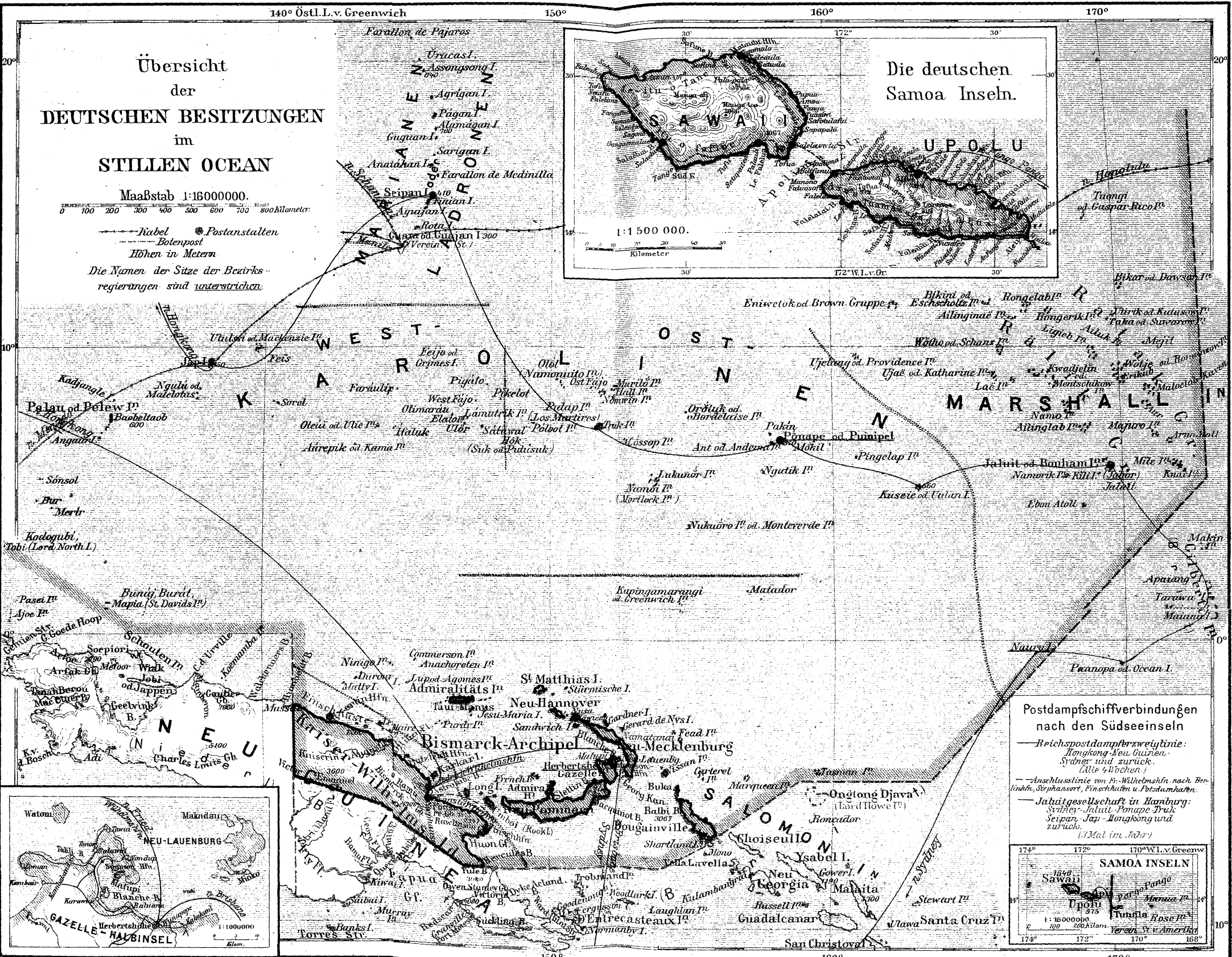
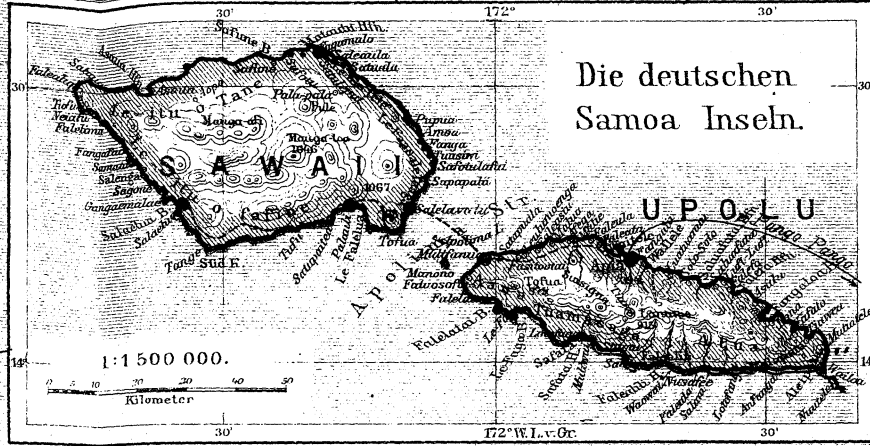
Zum deutschen Schutzgebiet Samoa gehören seit dem 14. Nov. 1899 folgende Inseln: Sawaii (1691 qkm), Upolu (868 qkm, Sitz des Gouvernements), Manono (8,5 qkm), Apolima (4,7 qkm), zusammen 2572 qkm (= Herzogtum Sachsen-Meiningen). Die übrigen Inseln gehören den Vereinigten Staaten an. Sawaii und Upolu sind gebirgig (1646 und 975 m Meereshöhe) und vulkanisch.

Übersicht der DEUTSCHEN BESITZUNGEN im STILLEN OCEAN

Maaßstab 1:16000000.

0 100 200 300 400 500 600 700 800 Kilometer.

— Kabel — Postanstalten
— Botenpost —
Höhen in Metern
Die Namen der Sitze der Bezirksregierungen sind unterstrichen.



Postdampfschiffverbindungen nach den Südseeinseln
— Reichspostdampferzweigtlinie: Hongkong-Neu Guinea. Sydney und zurück. (Alle 4 Wochen.)
— Anschlusslinie von N.-Wilhelmsruh nach Berlin, St. Pauli, St. Petersburg, Rostock, u. Potsdamhafen.
— Jahrgesellschaft in Hamburg: Sydney-Jahut-Ponape-Truk-Seipar-Jap-Hongkong und zurück. (3 Mal im Jahr.)

