

# GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

*compiled by Dirk HR Spennemann*

**1070. Jacobi, E. 1901. "Die Bedeutung unserer Südseekolonien für den Weltverkehr." [The import of our South Sea colonies for world trade]. *Deutsche Kolonialzeitung* 18, n° 47, pp. 462–463.**

An upbeat paper arguing that the German South Seas colonies have great potential, as they lie in direct line between Japan and Sydney (Marianas) and Nicaragua and the Philippines (Carolines). All atolls of the Marshalls provide natural harbours that could be exploited. As to the Marianas the author argues that the harbour at Tanapag is better than Apra harbour on Guam, and that Managaha Islet could serve as a coal depot. An animal corral has been established at Tanapag which is destined to serve the passing trade of merchant ships desirous of replenishing the food supplies.

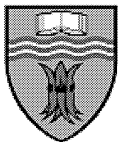
---

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

für Kabelzwecke brauchbares Guttapercha liefert, und Ueberführung derselben nach den botanischen Versuchsstationen einer oder mehrerer Kolonien bezw. nach der Botanischen Zentralstelle für die Kolonien in Berlin

Der Nachweis ist insbesondere zu erbringen.

- a) durch Einsendung einer für die technische Prüfung genügenden Menge von Guttapercha;
- b) durch Einsendung von Photographien, getrockneten Blattzweigen und möglichst von Blüten und Früchten der Pflanze sowie einer möglichst vollständigen Beschreibung des Standortes, der klimatischen und Bodenverhältnisse sowie der Wachstumsbedingungen der Pflanze;
- c) durch Beglaubigung seitens des zuständigen deutschen Regierungsbeamten, daß die Pflanze tatsächlich von dem Preiskandidat aufgefunden wurde, und daß die eingefandte Probe von der aufgefundenen Pflanze stammt.

Da auf dieses Ausschreiben Bewerbungen bisher nicht eingegangen sind, gelangt dasselbe hierdurch zur Wiederholung.

Die Auszahlung des Preises erfolgt durch die Hauptkasse der Deutschen Kolonialgesellschaft, Berlin W., Schellingstraße 4, nach Anerkennung des Ergebnisses seitens des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees.

Berlin, 16 November 1901.

#### Der Präsident der Deutschen Kolonialgesellschaft.

Johann Albrecht,  
Herzog zu Mecklenburg.

### Koloniale Statistik.

Der Vorstand der Deutschen Kolonialgesellschaft war auf seiner Sitzung zu Lübeck am 7. Juni 1901 für einen einheitlichen Ausbau der deutschen Kolonialstatistik eingetreten. Auf die in Ausführung dieses Beschlusses an den Herrn Reichskanzler gerichtete Eingabe ist der Deutschen Kolonialgesellschaft unter dem 7. November 1901 der folgende Bescheid zugegangen:

Der Deutschen Kolonialgesellschaft spreche ich für die mir übersandten Druckfachen, die schätzbare Material für die einheitliche Gestaltung der Kolonialstatistik darstellen, meinen ergebensten Dank aus. Mit der Kolonialgesellschaft erkennt die Kolonial-Abteilung das Bedürfnis nach einer einheitlichen Regelung der Statistik der Schutzgebiete an. Die Vorarbeiten für eine Neuordnung, speziell der Handels- und der Bevölkerungs-Statistik, welche im wesentlichen den Wünschen der eingereichten Denkschrift entsprechen wird, sind bereits erledigt. Ebenso sind die nötigen Vorkehrungen getroffen, um für die Zukunft eine einheitliche Verarbeitung und Veröffentlichung des statistischen Materials zu gewährleisten.

### Großer deutscher Kolonialatlas.

Im Verlage von Dietrich Reimer (Ernst Bohsen) in Berlin erscheint demnächst ein von der Kolonial-Abteilung herausgegebener Großer Kolonialatlas für den amtlichen Gebrauch im Maßstabe von 1 : 1 000 000. Der ältere, von derselben Firma 1893 herausgegebene Kolonialatlas hat den Maßstab von 1 : 3 000 000, der im Verlage von Julius Perthes in Gotha 1893 bis 1897 erschienene 1 : 2 000 000. Inzwischen sind auf diesem Gebiet, sowohl von amtlicher wie privater Seite, so reichliche kartographische Materialien eingelaufen, daß der Herausgabe von Uebersichtskarten unseres Kolonialbesitzes in großem Maßstabe näher getreten werden mußte. Die Bearbeitung des neuen Atlas, zu dessen Herausgabe sich die Kolonial-Abteilung dankenswerter Weise veranlaßt gesehen hat, erfolgt unter Leitung der Herren Paul Sprigade und Max Wosfel in dem kartographischen Institut der Verlagsbuchhandlung. Abgesehen von den Besitzungen im Stillen Ozean, deren

weite räumliche Ausdehnung über große Meeresflächen hin und bisher verhältnismäßig nur geringe geographische Erschließung eine Abweichung bedingen, wird der Atlas die gesamten Schutzgebiete im einheitlichen Maßstabe von 1 : 1 000 000 bringen. Er wird insgesamt 30 Kartenblätter enthalten. Davon entfallen auf: Erdkarte zur Uebersicht des deutschen Kolonialbesitzes 1 Blatt, Togo 1 Blatt, Kamerun 6 Blatt, Deutsch-Südwestafrika 7 Blatt, Deutsch-Ostafrika 9 Blatt, Besitzungen im Stillen Ozean und Kiautschou ca 6 Blatt. Jedes Blatt kostet 1 M. Der Preis des Atlas wird sich somit auf ca. 30 M. stellen. Die erste Lieferung „Kamerun“ in 6 Blättern gelangt noch in diesem Monat zur Ausgabe.

Auf diese wichtige Veröffentlichung werden die Abteilungen und Mitglieder hierdurch aufmerksam gemacht.

### Veränderungen in den Vorständen der Abteilungen.

Berlin. Aus dem Vorstande sind ausgetreten: Graf von Arnim-Muskau und Dr. Passarge, neu hinzugewählt Bergassessor a. D. Gupfeld, Generalleutnant z. D. von Sarwey, Dr. Schulte im Hofe, Oberpräsident z. D. Dr. Udo Graf zu Stolberg-Wernigerode. — Beuthen D.-S. Zeiger Vorstand: I. Vorsitzender: Postdirektor Schaerffenberg; II. Vorsitzender: Hüttenarzt Dr. Marzobko, Godullahütte; I. Schriftführer: Oberlehrer Siegel, Kaiserplatz 4; II. Schriftführer: Stabsarzt Dr. Eberling, Inf.-Reg. 22; Schatzmeister: Oberlehrer Siegel. — Elberfeld. Zeiger Vorstand: Vorsitzender: Kgl. Kreis- und Stadtschulinspektor Dr. Schmidt; Schriftführer: Paul Helber, Gosenbergstr. 10; Schatzmeister: Buchhändler Otto Grützel in d. F. Baedeker'sche Buch- u. Kunsthandlung, Herzogsstraße 33. — Lippstadt. Zeiger Vorstand: I. Vorsitzender: Druckerbesitzer Herrn Staats; II. Vorsitzender: Oberlehrer F. Kerling; I. Schriftführer: Kgl. Landmesser F. Eichholz; II. Schriftführer: Rektor Schulte; Schatzmeister: Stadtschreiber Morgenstern. — Würzburg. Schriftführer und Schatzmeister ist jetzt Buchhändler Rich. Lorenz, Schönthalstr. 2.

## Zweiter Teil.

(Unter Verantwortung des Schriftleiters.)

### Die Bedeutung unserer Südpazifikkolonien für den Weltverkehr.

Seit der Besitzergreifung der Carolinen, Palau-Inseln und Marianen umfaßt der deutsche Kolonialbesitz in der Südsee mit den früheren Erwerbungen der Marshallinseln, des Bismarck-Archipels und des Kaiser-Wilhelmslandes ein großes, zusammenhängendes Gebiet, zu dem dann noch die etwas entfernter liegenden deutschen Samoainseln hinzukommen. Der ganze nordwestliche Teil der Südsee, das sogenannte Mikronesien, und der größte Teil von Melanesien ist deutsch. Es kommt nun darauf an, dieses große Gebiet wirtschaftlich auszunutzen, wozu erst die Anfänge gemacht sind. Die wirtschaftliche Bedeutung der Südpazifikkolonien ist zunächst dieselbe, wie die aller Kolonien. Sie sollen Rohstoffe für die Industrie liefern, Absatzgebiete für deren Erzeugnisse werden und — in dem durch die Verhältnisse gegebenen Maße — der Auswanderung dienen. Aber die deutschen Südpazifikkolonien haben noch eine weitere Bedeutung, und diese ergibt sich aus ihrer Lage an den Straßen des Weltverkehrs. Schon jetzt ist die Südsee in beschränktem Maße ein Feld des Weltverkehrs. Sie wird es aber noch in ganz anderer, heute noch gar nicht zu übersehender Weise werden in dem Augenblicke, wo ein Kanal die Landenge von Mittelamerika durchschneiden wird. Dann wird durch die Südsee der Weg gehen von der wirtschaftlichen Weltmacht der Zukunft, Amerika, zu dem wichtigsten Absatzgebiet der Zukunft, Ostasien. Dieser Kanal, sei es nun der Nicaragua-Kanal oder der Panama-Kanal, oder beide, kommt und muß kommen; denn die bedeutendsten Seehäfen und Industriezentren der nordamerikanischen Union liegen im Osten oder am Mississippi und dessen Zuflüssen, und für diese wird und muß sie sich den Ausweg durch den Kanal

in die Südsee öffnen. Auf diese Absicht weist auch mit nicht mißzuverstehender Deutlichkeit die Stappenstraße hin, die sich die Amerikaner in dem amerikanischen Samoa, Hawaii, Guam in der Marianengruppe und den Philippinen in die Welt Ostasiens hinein geschaffen haben. Durch den Kanal und über jene Stappenstraße hin wird die künftige Kriegs- und Handelsflotte Amerikas über die Südsee hinströmen. Es ist aber nicht Amerika allein, es sind noch zwei andere aufstrebende Mächte in dem großen Konkurrenzkampf um den Weltmarkt, die den künftigen Verkehr in der Südsee beleben werden, nämlich Japan und der neugegründete australische Bund. Alle drei begegnen sich in der Südsee, und zwar gerade in dem deutschen Teil der Südsee.

Zieht man eine Linie von dem künftigen Nicaraguakanal nach den Philippinen, so verläuft diese ziemlich genau auf dem 10. Grad nördlicher Breite. Die erste größere Inselgruppe, die von Amerika westwärts von diesem Grad geschnitten wird, sind aber die deutschen Marshallinseln, die zweite die Karolinen und die dritte die Palauinseln. Die Marianen liegen nur wenig nördlich von dieser Linie. Eine Linie von Japan nach Brisbane in Australien, oder nach Neuseeland gezogen, schneidet die Karolinen und den Bismarckarchipel. Die Schifffahrtslinien, die diese Wege befahren, werden, soweit sie nicht schon da sind, schwerlich lange auf sich warten lassen. Hier ist also eine Gunst der geographischen Lage, die ausgenutzt werden kann und muß. In welcher Weise soll dies nun geschehen? Wenn unsere Südseebesitzungen für den Weltverkehr von Bedeutung werden sollen, so können sie dies nur, wenn sie geeignete Häfen darbieten. Ist dies der Fall, so ist ihnen eine ähnliche Stellung, wie sie die Azoren und kapverdischen Inseln für den afrikanischen Verkehr, gewisse westindische Inseln für den amerikanischen und Alden und Singapore für den ostasiatischen und australischen Verkehr einnehmen, gewiß. Geeignete Häfen! Das heißt, es müssen Häfen sein, die größeren Schiffen sichere Ankerplätze bieten, Einrichtungen zur Einnahme von Kohlen und Lebensmitteln haben und genügend Arbeitskräfte zur Verfügung stellen können. Ist das nun in unsern Südseekolonien der Fall? Diese Frage kann glücklicherweise im ganzen mit ja beantwortet werden. Was noch fehlt, kann und muß in absehbarer Zeit geschaffen werden. Die Anfänge sind aber an den wichtigsten Stellen bereits gemacht und bedürfen nur sachgemäßer Pflege und geeigneten Ausbaues. Gehen wir nach dieser Richtung die einzelnen Gruppen durch, so muß zunächst ein Unterschied hervorgehoben werden.

Die erste Gruppe, wenn wir von Osten anfangen, die Marshallinseln, unterscheidet sich von den anderen, den Karolinen, Palau und Marianen, dadurch, daß sie nur Koralleninseln, Atolle, hat, während die übrigen sämtlich in ihren Hauptinseln vulkanischer Bildung sind, um die sich die Atolle herumlagern. Von diesen sagt der bekannte Geograph und verständnisvolle Kolonialpolitiker, Professor Alfred Kirchhoff, daß sie „die trefflichsten Naturschätze im Schutze der Hochinseln darbieten“. Damit ist aber nicht gesagt, daß nicht schon der Hafen von Jaluit auf den Marshallinseln wertvoll sei. Dieser weist schon heute einen für die kleine Gruppe recht lebhaften Verkehr auf und ist auch mehrfach von größeren Schiffen, Dampfern und Kriegsschiffen aufgesucht worden. Je weiter wir aber nach Westen kommen, desto besser werden die Aussichten, und zwar eben deswegen, weil wir hier auf vulkanische Hochinseln stoßen, die für die Beschaffung von Lebensmitteln, Vegetabilien wie Fleisch, und vor allem auch Trinkwasser, bessere Bedingungen haben als die Atolle der Marshallgruppe. Zunächst finden wir da in den Mikarolinen Ponape, den Sitz des Bezirksamtmanns der Mikarolinen. Ponape ist von einem Korallenriff umgeben, das von mehreren Kanälen durchbrochen wird, die zu vortrefflichen Häfen, wie Koankiti, Bonatki, Metalanum und Tokoits, führen. Hier sind schon zu den Zeiten der Spanier spanische Kriegsschiffe vor Anker gegangen, und vor allem, Ponape bietet die Möglichkeit des Anbaues aller Arten ehbarer Früchte, die, wenn nicht zum Export, doch sicher zur Verproviantierung anlaufender Schiffe in ausreichender Menge erzeugt werden können. Günstiger noch liegen die Verhältnisse in den Westkarolinen mit der Hauptinsel Yap und in den Palau. Die Westkarolinen und Palau haben von allen deutschen Inselgruppen, soweit bis jetzt festgestellt ist, das für Europäer zuträglichste Klima. Sie bieten ferner größere

Flächen, die sich zum Plantagenbau eignen, als die Mikarolinen und haben auf den Hauptinseln genügend Wasser. In Yap haben wir in dem Hafen von Tomil, wo der Sitz des Bezirksamtmanns ist, einen vorzüglichen Hafen mit günstigem Ankerplatz. Der ganze Hafen ist bereits jetzt bebaut und mit einem festen Hafendamm versehen. Auf den Palauinseln sind ähnliche Anlagen noch nicht geschaffen, doch sind gute Häfen gleichfalls vorhanden, und außerdem erfreuen sich die Palau des für die Schifffahrt besonders wichtigen Vorzugs, daß sie von den Taifuns, den Wirbelstürmen, der Geißel jener Meere, nach den bisherigen Erfahrungen nicht berührt werden. Sollte sich die einmal aufgetauchte, meines Wissens allerdings bisher nicht bestätigte Nachricht, daß auf den Palau Kohlen gefunden seien, als richtig erweisen, so würden sie natürlich für den Weltverkehr noch erheblich an Wert gewinnen. Endlich die Marianen! Sie besitzen zwei sehr gute Häfen, von denen der eine, der Hafen von Tanapag auf der Insel Saipan, der beste Hafen der Gruppe überhaupt ist, besser als der Hafen der amerikanischen Insel Guam. Der Hafen von Tanapag ist nach den Angaben des Bezirksamtmanns in der letzten Denkschrift über die Schutzgebiete sehr geräumig, ohne Untiefen und völlig geschützt gegen die acht Monate im Jahr wehenden Ostwinde. Eine vorgelagerte kleine Insel eignet sich zum Kohlendepot. Auf einer Landzunge im Hafen ist ein Viehpark angelegt, der in wenigen Jahren genügend lebendes Vieh zur Verproviantierung der Dampfer liefern können wird. Schweine und Hühner können schon jetzt in beliebiger Anzahl abgegeben werden. Zur Vervollständigung der Verpflegungsvorräte können auch die anderen Inseln der Gruppe beitragen. Insbesondere können Tinian und Aota, auf denen größere Viehherden vorhanden sind, Vieh liefern, die nördlichen Inseln Gartenfrüchte allerart. Eine Vorbedingung wird hier nur eine zuverlässige Verbindung zwischen den Inseln, womöglich durch einen guten Dampfer, sein. Ein Hindernis für die Schifffahrt bildet nur ein mitten im Eingange des Hafens emporragender Korallenfelsen, der aber mit Leichtigkeit beseitigt werden kann. Für die Verbindung des Hafens mit dem Innern der Insel sind Wege teils bereits angelegt, teils in Arbeit, ebenso wie auch auf Yap ein Netz von Wegen in der Anlage ist.

Die Häfen sind also vorhanden, und die Aufgabe für die nächste Zeit besteht darin, sie auszubauen und für Verpflegungsmöglichkeit und Kohlenvorräte zu sorgen. Für letztere wird in nicht zu langer Zeit ein deutscher Lieferant in den Kohlenbergwerken von Schantung entstehen.

Wesentlich ist es aber nun noch, auch für Arbeitermaterial an den Hafenplätzen zu sorgen, und da wird sorgfältig zu prüfen sein, ob sich das eingeborene Material, dazu eignet, was z. B. auf den Marianen zweifelhaft erscheint, oder ob man auf die Einfuhr von Melanesiern, etwa Salomons-Inulanern, oder gar Chinesen angewiesen sein wird. Sehr förderlich für die Heranziehung einer Arbeiterbevölkerung wird es jedenfalls sein, wenn den Stammesfehden der Eingeborenen, die z. B. auf einigen Inseln der Karolinen ein altes Uebel sind, ein baldiges und gründliches Ende gemacht wird. Während der spanischen Herrschaft hat leider auf den Karolinen eine starke Waffeneinfuhr stattgefunden, deren Folgen die Spanier selbst unliebsam erfahren haben, und es ist jetzt eine Aufgabe der deutschen Verwaltung, die Eingeborenen allmählich wieder zu entwaffnen. Mit der größeren Sicherheit und dem Aufhören der Fehden ist auch ein Anwachsen der Bevölkerung zu erwarten. Dieselbe günstige Folge wird auch die Einführung eines geregelten Sanitätsdienstes und die Anstellung von Regierungärzten haben. Wie weit zur Erhaltung der Sicherheit die Anlage neuer Stationen nötig ist, kann erst die Zukunft lehren. Eben diese kann auch erst über die Zweckmäßigkeit telegraphischer Verbindungen durch Kabel oder drahtlose Telegraphie entscheiden.

Jedenfalls haben unsere Südseekolonien eine Zukunft und bieten eine Fülle bedeutsamer Aufgaben für den deutschen Unternehmungsgeist dar, die auch die deutsche Kolonialgesellschaft nicht aus dem Auge verlieren sollte.

E. Jacobi.