

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1085. S., R. 1908. "Deutsch-Neuguinea unter dem Drucke des neuen Zolltarifes." [German New Guinea hard pressed by the new customs duties]. *Deutsche Kolonialzeitung* 25, n° 41, pp. 723–726.

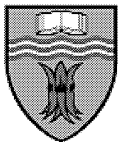
Discusses the implications of the new customs tariffs for German New Guinea on the future of trade. The German colonial office had directed that the colony of German New Guinea (and the island territory) had to pay for itself, and that subventions would be limited. Among them, subventions for the New Guinea-Singapore Shipping line were not renewed. The paper argues that the copra duty is particularly unfair.

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

Verlagsstelle
Geschäftsstelle der Deutschen Kolonial-
gesellschaft, Berlin, Schellingstr. 4

Schriftleitung und Geschäftsstelle:
Deutsche Kolonialgesellschaft, Berlin W. 9, Schellingstraße Nr. 4.

Wenige Anzeigen-Aufnahme:
Annoncen-Expedition Rudolf Hoffmann
Inserentenpreis: 60 Pf. pro Zeile

Nr. 41.

Berlin, 10. Oktober 1908.

25. Jahrgang.

Inhalt: Veröffentlichungen der Gesellschaft: Vorstandssitzung in Berlin. — Süßerotts Illustrierter Kolonialkalender 1909. — (Ohne Verantwortung der Gesellschaft). Deutsch-Neuguinea unter dem Drucke des neuen Zolltarifes — Die Funkentelegraphie als Verbindungsmittel zwischen Kolonien und Mutterland R. Solf — Wie wir Ostafrika nach langer Trennung erscheint. Richelmann — Zentral-Auskunftsstelle für Auswanderer. — Erwerbsgesellschaften in Deutschen Kolonien. — Mundschau. — Literatur. — Aus den Abteilungen. — Verkehrs Nachrichten.

Veröffentlichungen der Gesellschaft.

Vorstandssitzung in Berlin.

Die Herbsttagung des Vorstandes findet am Freitag den 4. Dezember 1908 in Berlin statt.

Nach § 21 der Satzungen erfolgt die Einladung zu dieser Sitzung seitens des Präsidenten an die Gauverbände, Abteilungen, Wahlverbände und Vorstandsmitglieder, sowie an die ständigen Mitglieder sechs Wochen vor dem Sitzungstage, diesen nicht mit eingerechnet, mit Angabe des Ortes und unter Mitteilung der bis dahin vorliegenden Gegenstände der Tagesordnung. Anträge, die nicht schon auf der Tagesordnung stehen, sind nach § 22 der Satzungen spätestens vier Wochen vor dem Sitzungstage, also spätestens bis zum 6. November, dem Präsidenten einzureichen. Anträge, die später eingehen, können nur dann zur Beratung kommen, wenn zwei Drittel der anwesenden Vorstandsmitglieder damit einverstanden sind. Jedem Antrag muß eine schriftliche Begründung beigelegt sein.

Seit dem 29. September ist Hauptmann a. D. Winkler als I. Assistent bei der Deutschen Kolonialgesellschaft tätig.

Süßerotts Illustrierter Kolonialkalender 1909.

Die Verlagsbuchhandlung Wilhelm Süßerott teilt mit, daß sie bei dem Bezug des von ihr verlegten, von Schriftleiter Hubert Genoch herausgegebenen Kolonialkalenders für Mitglieder der Deutschen Kolonialgesellschaft die folgenden Ermäßigungen eintreten läßt:

Bei Abnahme von 10 Stück kostet der Kalender je	0.90 M
" " " 25 " " " "	je 0.85 M
" " " 50 " " " "	je 0.80 M
" " " 100 " und mehr	je 0.75 M

Bestellungen sind nur zu richten an Wilhelm Süßerott, Hofbuchhändler Sr. Kgl. Hoheit des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin, Berlin W 30, Neue Winterfeldstr. 3a.

(Ohne Verantwortung der Gesellschaft.)

Deutsch-Neuguinea unter dem Drucke des neuen Zolltarifes.

Von besonders unterrichteter Seite wird uns geschrieben: Eine folgenschwere Maßnahme hat das Reichskolonialamt durch die Einführung einer neuen Zollverordnung für das Schutzgebiet Deutsch-Neuguinea getroffen, welche in dem amtlichen deutschen Kolonialblatt vom 15. September zur Veröffentlichung gelangt ist. Bereits mehrfach ist diese Verordnung Gegenstand von Besprechungen in den Tageszeitungen

gewesen und stets abfällig kritisiert worden. In Neuguinea selbst und bei den Interessenten in Deutschland hat der neue Zolltarif allgemein Unwillen und Entrüstung hervorgerufen, da er von dem Bestreben diktiert zu sein scheint, unter allen Umständen möglichst viel Geld aus dem Schutzgebiete herauszuziehen, ohne Rücksicht auf die etwaigen bösen Folgen. Jedenfalls trägt er den besonderen Verhältnissen in dem Schutzgebiete nicht Rechnung. Er ist vielmehr schematisch nach dem Muster der anderen Kolonien aufgestellt, aber mit sehr erheblichen Verschärfungen und Erweiterungen.

Das Vorgehen des Reichskolonialamtes in dieser Sache kann kein glückliches genannt werden. Schon die Eile, mit welcher der neue Zolltarif eingeführt worden ist und welche eine vollständige Ueberrumpelung der davon Betroffenen bedeutete, mußte unverständlich erscheinen.

Erst im Mai dieses Jahres war nämlich der fertige Tarif dem Gouvernementsrate in Herbertshöhe durch den Gouverneur unterbreitet worden. Letzterer führte in einer Sitzung des Gouvernementsrates aus, das Verlangen des Reichskolonialamtes gehe dahin, daß das Schutzgebiet seine Ausgaben so viel wie möglich aus eigenen Mitteln bestreite. Er müsse daher Geld schaffen. Das Reichskolonialamt habe ihm den neuen Zolltarif herausgeschickt mit der Weisung, die Einführung zu beschleunigen. Die afrikanischen Kolonien und auch Samoa hätten ähnliche Bälle, besonders den Wertzoll von 10% für eingeführte Waren schon lange, und er hätte sich dort sehr gut bewährt.

Von den Mitgliedern des Gouvernementsrates wurde dagegen eingewendet, daß der neue Tarif sowohl für Kaufleute als auch Missionare, Plantagenbesitzer und Kleiniedler unannehmbar sei, da er die Lebenshaltung unerträglich verteuere, die Existenz besonders der Kleiniedler und Pflanzer bedrohe und eine ernste Gefahr für die Entwicklung des ganzen Schutzgebietes bedeute. Man dürfe die Verhältnisse anderer Tropenkolonien nicht ohne weiteres mit denjenigen in Neuguinea vergleichen. Letzteres sei weit weniger vorgeschritten und habe weniger Landesprodukte als jene; es arbeite wegen der weiten Entfernung vom Mutterlande unter weit schwierigeren Verhältnissen als zum Beispiel die afrikanischen Tropenkolonien; eine Kabelverbindung mit Deutschland fehle; die Lebenshaltung sei sehr teuer; noch kaum ein größeres Unternehmen sei zur Rentabilität gelangt. Der vorliegende Zolltarif sei daher verfrüht. Man müsse mit seiner Einführung noch einige Jahre warten, um wenigstens einige größere Unternehmungen zur Rentabilität gelangen zu lassen.

Nach langer Debatte wurde die Zollvorlage durch den Gouvernementsrat einstimmig abgelehnt. Jedoch hat der Gouvernementsrat in Neuguinea in entscheidenden Dingen nichts zu sagen. Der Gouverneur reiste bald nach der genannten Versammlung nach den Karolinen, kablete von dort mit dem Reichskolonialamt und kehrte mit fertigen Abmachungen nach Herbertshöhe zurück. Da seine Rückkehr, entgegen seiner vor der Abreise kundgegebenen Absicht, erst nach Abfahrt des fälligen Postdampfers erfolgte, so blieb eine

Protektverammlung der sämtlichen Ansiedler erfolglos, und letztere konnten nur eine Petition an das Reichskolonialamt aufsetzen, die dem Gouverneur zur Weiterbeförderung eingereicht wurde. Ueber ihr Schicksal verlautet bis jetzt nichts!

Bereits am 15. Juli aber wurde der neue Zolltarif in Kraft gesetzt. Die in Deutschland befindlichen Stammhändler der großen Unternehmungen in Neuguinea erfuhren erst wenige Tage vor diesem Termin durch Telegramme, welche Maßregel für den 15. Juli in Neuguinea geplant sei. Die überstürzte Inkraftsetzung der Verordnung bedeutete für sie eine direkte materielle Schädigung, denn es liegt auf der Hand, daß eine ganze Anzahl der im Schutzgebiet zu vertreibenden Waren durch eine starke Erhöhung der Zollsätze ihre Absatzfähigkeit verlieren oder wenigstens starke Einbuße erleiden. Die Ausfuhr und Anschaffung solcher Waren mußte daher unterbleiben oder zu rechter Zeit eingeschränkt werden. Die Möglichkeit hierzu aber wurde den Firmen genommen, da sie den neuen Zolltarif nicht kannten. Auch das Reichskolonialamt soll sich auf Befragen außerstande erklärt haben, über die neuen Zollsätze Auskunft zu geben, was ganz besonders befremden mußte. Der vollständige Zolltarif traf erst Mitte August mit der Post aus Neuguinea in Berlin ein.

Der Reichstag ist in dieser Zollangelegenheit, welche die vitalen Interessen des Schutzgebietes in der einschneidendsten Weise berührt, nicht befragt worden. Nur deutete der Staatssekretär des Reichskolonialamtes in der Reichstagsitzung vom 5. Mai bei der Debatte über die Subventionierung der Linie Singapur—Neu-Guinea des Norddeutschen Lloyd mit folgenden Worten auf die neu einzuführenden Zölle hin: „Wenn Sie eine gute Verbindung haben, wenn Sie die kleinen Häfen in Kaiser Wilhelmsland anlaufen und wenn Sie die regelmäßige Verbindung mit Australien und Hongkong sicherstellen, dann wird natürlich der Verkehr kommen und damit auch die Möglichkeit, höhere Zölle, Gefälle usw. einzuheben.“

Daraus mußte man folgern, daß nach Einführung der Singapur-Linie eine Erhöhung der Zölle eintreten würde. Nun — die nötige Subvention für diese Linie ist im Reichstage abgelehnt worden. Die Zölle aber sind trotzdem erhöht, beziehungsweise neu eingeführt worden, und zwar gründlicher und schneller als irgend jemand nach diesen Ausführungen des Staatssekretärs vermuten konnte. Das Schutzgebiet von Neuguinea, das von jeher bei der Festsetzung des Etats im höchsten Grade stiefmütterlich behandelt worden und daher in seiner Entwicklung weit hinter den anderen deutschen Tropenkolonien zurückgeblieben ist, hat mit einem Schlage höhere Zollsätze bekommen als diese. Es marschiert mit seinem Zolltarif an der Spitze aller deutschen Kolonien, wie an Zahlen gezeigt werden soll.

Zunächst sind Ausfuhrzölle eingeführt worden und zwar für Trepan von 100 M, beziehungsweise 50 M, beziehungsweise 30 M pro 1000 kg; für Schildpatt von 5 M pro kg; für Schildkrötenhäuten von 10 M pro Stück; für perlmutterhaltige Schalen von 100 M beziehungsweise 10 M pro 1000 kg und für Paradiesvogelbälge und Krontaubenbälge von 2 M beziehungsweise 0.50 M pro Stück oder Schmuck. — Ferner ist eingeführt worden ein Ausfuhrzoll von 10 M für die Tonne Kopra.

Gegen die erstgenannten Zölle läßt sich im Prinzip nichts einwenden, obgleich Samoa und Togo gar keine Ausfuhrzölle und Kamerun nur im südlichen Gebiete solche von nennenswerter Höhe hat, und zwar deshalb nicht, weil die betreffenden Produkte alle durch die Natur selbst geliefert und von den Eingeborenen eingehandelt werden. Ob allerdings nicht der Handel mit diesen Produkten bei hohen Zöllen stark zurückgehen wird, ist eine andere Frage.

Als besonders ungerecht muß jedoch der Ausfuhrzoll auf die aus den Plantagen gewonnene Kopra bezeichnet werden. Es ist bisher in den deutschen Kolonien nicht üblich gewesen, die in den Plantagen gewonnenen Produkte mit einem Ausfuhrzoll zu belegen. Im Gegenteil hat man bisher stets das sehr richtige Prinzip befolgt, die Plantagenwirtschaft zu fördern, indem man sie nicht mit Zöllen usw. belastete, sondern den Plantagen so viel Erleichterungen wie möglich gewährte. In Neuguinea ist nun mit diesem Prinzip gebrochen worden. Auf jeder Tonne Kopra ruht ein Ausfuhrzoll von 10 M. Dabei gibt es in ganz Neuguinea kaum ein rentables Pflanzungsunternehmen, wie Herr Staatssekretär Dernburg in der bereits erwähnten Rede selbst ausführte, und auch kaum ein groß-

kapitalistisches Unternehmen, dem es gut geht. Die Pflanzer zahlen also, solange ihre Plantagen keinen Reingewinn abwerfen, den Koprazoll nicht von ihrem Verdienste, sondern von ihrem baren Gelde, also als eine Steuer schwerster Art. Sie werden vielfach genötigt sein, sich in Schulden zu stürzen, und die weniger kapitalkräftigen unter ihnen können leicht an den Zöllen zugrunde gehen. Sieben bis acht Jahre lang hat der Pflanzer seine Kokospflanzung zu pflegen und mit schweren Mühen und Kosten in Stand zu halten, bis die Palmen die ersten Erträge geben. Vier bis fünf weitere Jahre hat er dann noch zu warten, bis die Ernten so ausgiebig werden, daß die Pflanzung anfängt, Reinerträge zu liefern. Raum aber wird die erste Tonne Kopra geerntet, so legt auch schon der Gouverneur seine Hand darauf und fordert eine Abgabe. Ein solches Verfahren ist kurzfristig und muß die Kokospflanzungswirtschaft, auf die, wie Herr Staatssekretär Dernburg richtig sagt, sich die Entwicklung von Neuguinea stützt, auf das schwerste beeinträchtigen.

Kurze Zeit hat schon einmal ein Ausfuhrzoll von vier Mark pro Tonne Kopra bestanden. Aber Gouverneur Hahl sorgte in gerechter Beurteilung der Sachlage für Aufhebung dieses Zolles. (NB. Allerdings wurde dafür eine Gewerbesteuer von 4000 Mark für die größeren Firmen und später ein Tabakzoll von drei Mark pro Kilo eingeführt.) — Wenn daher jetzt ein weit höherer Kopra-Ausfuhrzoll als früher eingeführt worden ist, so müssen wir annehmen, daß der Gouverneur ihn sich gegen seine bessere Ueberzeugung von dem Reichskolonialamt hat aufzwingen lassen. Auffallend bleibt es dabei freilich, warum dieser Zoll nicht auch in Samoa eingeführt worden ist, das volltragende und gute Renten abwerfende Kokospflanzungen von weit größerer Ausdehnung besitzt als Neuguinea.

Nun ist in einer offiziellen Korrespondenz gesagt worden, an der Kopra seien vor zwei Jahren 200 bis 300 Mark pro Tonne verdient worden, und auch heute sei der Verdienst nicht erheblich niedriger. Der Gewährsmann der Zeitungs-Korrespondenz verschweigt, daß die hohen Koprapreise vor zwei Jahren durch den starken Ernteausfall bedingt waren, und daß der Verdienst des Pflanzers dadurch wieder weggemacht wurde. Er ist außerdem über den heutigen Stand des Kopramarktes schlecht unterrichtet, denn bei einem Einkaufspreis von 170 bis 200 M im Schutzgebiete zuzüglich Fracht und Spesen von rund 100 M pro Tonne und einem Verkaufspreis von 350 M in Hamburg bleibt abzüglich Gewichtsverlust, Staatsabgaben usw. nur ein Bruttoverdienst übrig, der zwischen 50 und 80 M schwankt. Ein Zoll von 10 M auf die Tonne Handelskopra ist demnach stets als ein sehr hoher zu bezeichnen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß der Zoll für die Handelskopra wenigstens zum Teil auf die Eingeborenen abgewälzt werden kann, und daß er insofern berechtigt ist, als die Handelskopra von den im ganzen Gebiete wildwachsenden, den Eingeborenen gehörenden Kokospalmen gewonnen wird. Will man daher gerecht verfahren, so muß man zwischen Pflanzungs- und Handelskopra scheiden und erstere zollfrei lassen, letztere aber mit einem Ausfuhrzoll belegen. Der Einwand, der hier gemacht werden könnte, daß es unmöglich sei, stets die beiden Sorten Kopra von einander zu scheiden, steht auf schwachen Füßen. „Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.“ heißt ein englisches Sprichwort.

Was den Einfuhrzoll anbetrifft, so ist der Zoll auf Tabak von 3 M pro kg bestehen geblieben. Zigarren zahlen 20 M pro Tausend Stück (in Kamerun 10 M), Zigaretten 4 M pro 1000 Stück. Die Sonderzölle auf Spirituosen, Bier und Wein sind dagegen sehr bedeutend erhöht worden. Trinktbranntwein und Sekt kosten 4 M pro Liter Zoll. (In Samoa 2.50 M, in Togo 0.80 bis 1.60 M, in Kamerun 1 M bis 2 M, in Ostafrika 1 Ruppe = 1.33 M.) Eine Flasche Bier kostet 30 Pfennig Zoll. (In Ostafrika 13 Pfennig, in Samoa 15 Pfennig, in Kamerun 10 Pfennig, in Togo 10 % vom Wert.) Eine Flasche Most, Rotwein, Rheinwein kostet 75 Pfennig Zoll. (In Ostafrika 46 Pfennig, in Kamerun und Samoa 37 Pfennig, in Togo 10 % vom Werte.) Südwine und Süßweine kosten pro Liter 2 M Zoll. Schaumweine pro Flasche 1.50 M. (In Samoa 1.05 M, in Kamerun 1 M, in Ostafrika 0.99 M, in Togo 10 % vom Werte.) Selbst Apfelwein, der überall nur dem üblichen Wertzoll unterliegt, ist mit einem Sonderzoll von 60 Pfennig pro Liter bedacht worden, während alle Mineralwässer, die in Togo und Kamerun zollfrei mit einem Wertzoll von 10 % belastet sind.

Ganz unverhältnismäßig hoch erscheinen in dem Tarif die Zölle für Bier und billige Weine, durch die besonders die weniger bemittelten Ansiedler, die Pflanzungsaussiedler usw. schwer betroffen werden. Bei einem Konsum von nur einer Flasche Bier oder einem Schoppen Mosel- oder Rotwein täglich, zahlt der Ansiedler im Jahre 109.50 M bzw. 182.50 M Zoll. Hierzu kommt der Zoll für Mineralwasser, auf die man vielfach direkt angewiesen ist, denn in Neuguinea gibt es an sehr vielen Orten kein einwandfreies Trinkwasser. Man ist dort nur auf Regenwasser angewiesen, das in großen Tanks aufgefangen wird. Womit soll man also seinen Durst stillen? Der enorm hohe Zoll von 40 Pfennigen auf ein Liter Bier in einer deutschen Kolonie ist einfach unverständlich, und bei den Weinen hätte man wenigstens den Zoll nach dem Werte festsetzen und nicht den teuersten Rheinwein ebenso hoch belasten sollen wie den billigsten Mosel- oder italienischen Landwein.

Was die übrigen Gegenstände anbetrifft, so unterliegen sie einem Wertzoll von 10%. Dieser Zoll wird von dem Fakturawert des Gegenstandes einschließlich Fracht und sämtlicher Spesen berechnet. Zollfrei sind alle vom Gouvernment selbst, ferner alle von der Marine und der Reichspostverwaltung zu dienstlichen und die von den Missionen zu kirchlichen oder Unterrichtszwecken eingeführten Gegenstände, ferner denaturierter Spiritus, Instrumente zur wissenschaftlichen und medizinischen Zwecken, Arzneien, Transportmittel, Maschinen und Brennstoffe zu deren Betriebe, Schiffstaumwerk, Bahnschienen und -Schwellen, Wassertanks, Heiratsgut von einwandernden Europäern, getragene Wäsche, gedruckte Bücher, Muster ohne Wert, landwirtschaftliche Maschinen usw., ferner Zucht- und Nutztiere und Reis.

Hier hätten noch hinzugefügt werden müssen: Bauholz und Baumaterialien, Dünger- und Desinfektionsmittel für die Pflanzungen, Eis, Mineralwasser, Stachelbraut, vor allem aber Fleisch und Fisch in frischem und konserviertem Zustande, das heißt auch lebendes Schlachtvieh. Neuguinea bietet für den Weißen besonders in bezug auf die Versorgung mit Fleisch außerordentlich ungünstige Lebensbedingungen. Jagdbares Wild ist mit Ausnahme von Tauben und verwilderten Schweinen nicht vorhanden. Fische sind an vielen Orten kaum zu haben, seitdem das Gouvernment das Fischen mit Dynamit verboten hat. Die Geflügelzucht ist sehr gering, und zwar hauptsächlich wegen der durch die Schwarzen verübten Diebstähle, gegen die seitens der Behörden nicht streng genug vorgegangen wird. Schlachtvieh muß von Sydnay importiert werden, denn die Viehzucht in dem Lande selbst, mit deren Hebung sich besonders die Neuguinea Kompagnie die erdenklichste Mühe gegeben hat, hat sich von dem schweren Schläge, den ihr die Rinderpest im Jahre 1904 geschlagen hat, noch nicht erholt. Auch ist man gegen Wiederholungen der Seuche oder Auftreten neuer Epidemien gänzlich schutzlos, da in dem ganzen Schutzgebiet kein Tierarzt vorhanden ist. Auch das Fleisch für die Ernährung der schwarzen Arbeiter muß durchweg aus Australien und Deutschland eingeführt werden. Trotzdem ist Fleisch mit demselben schweren Zoll belastet wie alle anderen Lebensbedürfnisse, was besonders für die großen Pflanzungen ins Gewicht fällt, die Tausende von Arbeitern zu ernähren haben. Aber auch die Weißen sind an den meisten Stellen im Schutzgebiet auf die Ernährung durch Konserven angewiesen, und die Lebenshaltung wird durch die Zölle, die darauf ruhen, unerschwinglich teuer. Mit einem Mindestgehalt von 3600 M, kamen vor Einführung des neuen Tarifes die jungen Kaufleute und Pflanzungsassistenten zur Not aus. Ob das jetzt noch möglich sein wird, muß stark bezweifelt werden. Die Gehälter werden also erhöht werden müssen, und den Unternehmungen erwachsen auch dadurch enorme Mehrkosten.

Wie ungünstig die großen Unternehmungen in Neuguinea, die viele Europäer beschäftigen, wie zum Beispiel die Neuguinea Kompagnie, die rund 80 weiße Angestellte haben dürfte, im Vergleiche mit denen in den afrikanischen Kolonien daran sind, geht aus folgendem hervor.

Die Passage von Bremen nach Neuguinea kostet I. Klasse über 1940 M, II. Klasse über 1265 M. Die Passage von Hamburg nach Daresalam aber kostet in I. Klasse nur 935 M, in II. Klasse 632 M. Von Hamburg nach Kamerun kostet sie 600 M in I. Klasse, 450 M in II. Klasse, von Hamburg nach Lome in Loko 540 M in I. Klasse und 450 M in II. Klasse. Die Ausreise via Genua nach Neuguinea dauert über sechs

Wochen, von Hamburg nach Kamerun dauert sie nur 20 Tage und nach Loko und Ostafrika noch weniger.

Entsprechend den Passagereisen sind auch die Frachtraten zwischen Deutschland und Neuguinea bedeutend höher als diejenigen nach den afrikanischen Kolonien. — Die Fracht von Bremen nach Neuguinea beträgt für Maßgut I. Klasse 67.50 M, für II. Klasse 65 M und für Schwergut 57.50 M pro Tonne. Von Hamburg nach Ostafrika, Kamerun und Loko sind die entsprechenden Zahlen für Maßgut I. Klasse 50 M, 37 M und 35 M. Hieraus ist ohne weiteres zu ersehen, wie ungünstig Neuguinea in den Konkurrenzkampf gegenüber niederländisch- und britisch-Indien gestellt ist, und darauf hätte das Reichskolonialamt bei Festsetzung eines Zolltarifes Rücksicht nehmen müssen.

Auf eine besondere Wirkung des Zolltarifes, die sich aus der Art der Berechnung der Einfuhrzölle ergibt und die sicherlich bei der Aufstellung des Tarifes nicht beabsichtigt war, muß hier noch hingewiesen werden.

Die Zölle werden von dem Einstandspreis der Ware zuzüglich Fracht und sämtlicher Spesen berechnet. Die Fracht von Deutschland nach Neuguinea beträgt aber bedeutend mehr als diejenige von Australien, Hongkong und Japan nach dort hin. Von Sydney aus beträgt sie nur etwa ein Drittel von der von Bremen aus. Demgemäß stehen die gleichen Waren, von Sydney oder Hongkong bezogen, im Schutzgebiet billiger ein, als die aus Deutschland bezogenen, und da außerdem noch der Geschäftsverkehr nach diesen Plätzen sich weit schneller und bequemer abwickelt als nach Deutschland, nämlich in acht bis zehn Tagen, so werden die Firmen von einer bis jetzt stets geübten Bevorzugung deutscher Waren absehen und ihren Bedarf mehr in Sydney und Hongkong decken müssen. — Die neue Zollverordnung schädigt also direkt den deutschen Handel und die deutsche Industrie zugunsten derjenigen von Australien und Ostasien.

Im ganzen sollen nach dem Etat im Jahre 1909 allein an Zöllen 362 000 M vereinnahmt werden, im Jahre 1910 sogar 479 000 M, wozu an Handels- und Gewerbesteuer noch 36 400 M kommen. Diese gesamten Beträge müssen zum größten Teile von den im Schutzgebiete wohnhaften Europäern aufgebracht werden, deren Zahl zu Anfang d. J. 647 betrug und von denen ein Drittel Missionare sind. Nur ein geringer Teil der Lasten wird auf die Schultern der Eingeborenen abgewälzt werden können, denn diese werden sich durch eine Verteuerung der Waren schwerlich zu einer intensiveren Gewinnung von Kopra, Trepang, Schildpatt und Perlmuscheln bewegen lassen, sondern vielmehr nur ihre Bedürfnisse etwas einschränken. Den Hauptanteil an den Zöllen werden die Pflanzungsunternehmungen zu tragen haben, die viele Arbeiter beschäftigen; denn sie werden den letzteren bei der Ablohnung nicht weniger Waren als bisher zahlen können, wenn sie sich nicht die Unverwehrhältnisse verderben wollen, sie werden also die durch die Zölle bewirkte Verteuerung der Waren selbst auf sich nehmen müssen.

Die Folgen der Einführung des neuen Zolltarifes machen sich in einer allgemeinen Anzweiflung und Unsicherheit in dem Schutzgebiet geltend, die lähmend auf alle Unternehmungen wirkt. Man fragt sich unwillkürlich: Was wird nun kommen? Mit welchen neuen Abgaben wird man uns demnächst überfallen? Das Vertrauen zu dem Gouverneur und der Regierung ist stark im Schwinden begriffen, und man sieht mit Mißtrauen ihren Maßnahmen entgegen. Wenn das Gouvernment weit-ausschauende Pläne verfolgt, wie z. B. die Verlegung des Gouverneurssitzes nach Simpsonhafen, von deren Zweckmäßigkeit die allerwenigsten Ansiedler überzeugt sind, und wenn dann die wenigen zurzeit vorhandenen Europäer die Kosten dafür aufbringen sollen, so ist das zu viel verlangt. Wenn die Subvention für die wieder aufzunehmende Singapore-Linie von dem Schutzgebiete selbst aufgebracht werden sollte, so würden um diesen Preis wahrscheinlich alle Ansiedler, wenn auch ungern darauf verzichten.

Zunächst müssen im Schutzgebiete mehr Werte geschaffen werden. Die Eingeborenen müssen zur Arbeit, besonders zur Pflege und rationellen Ausnutzung der ihnen gehörenden Kofospaltenbestände angehalten werden. Die natürlichen Silbquellen des Landes müssen intensiver erforscht und erschlossen werden. Nicht rentierende Unternehmungen und eine Anzahl Kleinsiedler, welche gleich schwer um ihre Existenz ringen, können nicht selbständig die Unterhaltungskosten für

ein ausgedehntes Schutzgebiet bestreiten. Deshalb sollte die neue Zollverordnung wieder aufgehoben werden und die alte in Kraft bleiben, obgleich auch diese allgemein als drückend empfunden worden ist. R. S.

Die Funkentelegraphie als Verbindungsmittel zwischen Kolonien und Mutterland.

Ein sehr beliebtes und viel mißbrauchtes Schlagwort unserer Zeit ist das von den „unbegrenzten Möglichkeiten“!

Raum hat eine neue Errungenschaft der Technik die schützenden Wände des Laboratoriums verlassen und die ersten schütternen Proben ihrer Brauchbarkeit abgelegt, so beginnt sich die Phantasie des Theoretikers ihrer zu bemächtigen und dem großen Publikum die kühnsten Bilder auf Grund der jetzt sicher zu erwartenden „Umwertung der Begriffe von Raum und Zeit“ vor Augen zu führen.

Niemand ist wohl auf diese Zukunftspropheten schlechter zu sprechen, als der Nächstebeteiligte, der ernsthafte Erfinder und Konstrukteur, der nicht nach billigen Eintags-Vorbeeren hascht. Er, der ja am besten zu übersehen vermag, welche Schwierigkeiten noch zu überwinden sind, scheut dieses frühzeitige Hervorzerren an die Öffentlichkeit wie das Feuer. Denn entweder zwingt es ihn zu einem übereilten, der Entwicklung seiner Erfindung nachteiligen Vorgehen, oder aber, wenn er sich nicht beirren läßt, weckt das Warten auf die bereits im voraus angekündigten Erfolge ein Mißtrauen, das sich später nur schwer wieder aus der Welt schaffen läßt.

Wie man nach den ersten erfolgreichen Fahrten des Zeppelinischen Luftschiffs bereits die Frage der Landung von 100 000 Mann auf einer Flotte solcher Schiffe an der Küste Englands allen Ernstes (?) erörterte, so wurde auch schon an der Wiege der Funkentelegraphie von der Zeit gesprochen, wo „Kupferdrähte, Guttaperchahüllen und Eisenband“ nur noch im Museum ruhen. Hier hatte das zur Folge, daß nach den ersten, mit viel Heftigkeit ins Werk gesetzten, aber vergeblichen Versuchen, den Ozean zwischen England und Amerika funkentelegraphisch zu überbrücken, die Aktien der Kabelgesellschaften stiegen, während die so pomphaft eingeführte neue Erfindung in der allgemeinen Wertschätzung merklich sank.

Für ihren inneren Ausbau ist ihr dieser Schlag, an dessen Folgen sie heute noch krankt, nur von Vorteil gewesen. Denn nun kam man zu der Überzeugung, daß nur eine auf wissenschaftlicher Forschung aufgebaute, stufenweise vom Kleinen zum Großen fortschreitende Entwicklung zum Ziele führen könne.

Langsam, aber sicher eroberte sich nun die Funkentelegraphie zunächst das Gebiet, wo sich ihr von vornherein die besten Aussichten boten, die See. Als einzige Verbindungsmöglichkeit von Schiff zu Schiff und von Schiff zur Küste auf weite Entfernungen hat sie sich hier bereits unentbehrlich gemacht. Am Lande beschränkte sie sich richtigerweise darauf, dort einzuspringen, wo die Drahttelegraphie eine Lücke ließ. Hier hat sie sich besonders auf militärischem Gebiet in Gestalt von fahrbaren Stationen für die Armee bald Geltung zu verschaffen gewußt.

Dann erst, nachdem die Verwendbarkeit der Funkentelegraphie auf allen diesen Gebieten einwandfrei nachgewiesen war, und als nach jeder Richtung hin praktische Erfahrungen vorlagen, ging man besser gerüstet wieder an die große Aufgabe heran, sie auch dem allgemeinen Weltverkehr dienstbar zu machen. Schon der Umstand, daß die Kosten einer funkentelegraphischen Anlage bei größerer Entfernung so unverhältnismäßig viel geringer sind, als die einer Kabelanlage, mußte notgedrungen dazu führen, den bis dahin als aussichtslos aufgegebenen Wettkampf zwischen beiden wieder aufleben zu lassen. Der Weltverkehr verlangt nach billigeren Säken, als sie die fast immer mit Unterbilanz arbeitenden Kabel zu tragen vermögen. Auch können beide Verkehrsmittel, ähnlich wie Dampf und Elektrizität, noch ein Menschenalter und mehr nebeneinander bestehen; denn der Funkentelegraphie stehen ja zunächst noch alle die weiten Gebiete offen, wo die Kabeltelegraphie infolge mangelnder Rentabilität oder infolge äußerer Umstände, wie Geländeschwierigkeiten usw., doch nicht in Betracht kommt.

Daß sie jedenfalls als ein Verbindungsmittel von einem Erdteil zum andern bereits mit Erfolg als Konkurrent der Drahttelegraphie aufzutreten vermag, mögen folgende Beispiele zeigen:

Seit Ende vorigen Jahres besteht zwischen Europa und Amerika eine von der englischen Marconi-Gesellschaft eingerichtete direkte Verbindung durch drahtlose Telegraphie. Die beiden Stationen, die diesen Verkehr durch den Aether des Weltraums vermitteln, befinden sich in Glifden (Irland) und Glace-Bay (Neu-Schottland); die Entfernung zwischen beiden Punkten beträgt zirka 5500 km. Die Verbindung soll zur Zufriedenheit funktionieren und im Durchschnitt täglich 5000 bis 6000 Worte über den Ozean vermitteln. Die Tare beträgt für das gewöhnliche Wort 40 Pfennig, für Pressetelegramme sogar nur 20 Pfennig.

Bei Beginn der Marokkoverirren unterhielten die Franzosen eine direkte „radiotelegraphische“ Verbindung zwischen dem Eiffelturm und Casablanca (Marokko). Die Entfernung in der Luftlinie beträgt zwar nur zirka 2000 km, dafür geht aber die Verbindungslinie größtenteils über Land, und zwar direkt über die Kette der Pyrenäen hinweg. Vermittelt der Station des Eiffelturms hatten die Franzosen auch bereits eine direkte Verbindung mit Datar (Senegal) hergestellt, als Anfang dieses Jahres ein Brand die Anlagen am Eiffelturm zerstörte und damit dem ganzen Funkentelegraphenbetrieb vorläufig ein Ende machte. Die Eiffelturmstation ist aber sofort in bedeutend verstärktem Maßstabe wieder aufgebaut worden und wird wohl demnächst ihren Dienst von neuem aufnehmen. Gleichzeitig ist mit dem Bau eines ganzen Netzes von Stationen begonnen worden, das die wichtigsten Hafenplätze von Algier, Marokko und dem Senegal unter sich und mit Paris direkt verbinden soll, und dessen Vervollendung nur eine Frage der Zeit ist.

Deutschland besitzt bisher zwei für große Entfernungen in Betracht kommende Stationen: Norddeich bei Emden und Nauen bei Berlin. Erstere ist Eigentum der deutschen Reichspostverwaltung, als solche an das internationale Telegraphennetz angeschlossen, und dient der Übermittlung von „Funkprüfungen“ an auf See befindliche Schiffe und umgekehrt. Sie beherrscht einen Kreis von zirka 2000 km Radius. Die Station Nauen ist Eigentum der deutschen Gesellschaft für drahtlose Telegraphie „System Telefunken“, und lediglich für deren Versuchszwecke erbaut. Der größte Entfernungsrekord, den sie bisher mangels einer entsprechenden Gegenstation hat aufstellen können, beträgt zirka 4000 km. Dabei ist ihr aber der einwandfreie Nachweis gelungen, daß sie imstande ist, an einem im Hafen von Teneriffa liegenden Dampfer Funkprüfungen direkt zu übermitteln. Das sind in der Luftlinie 3700 km, und zwar größtenteils über Land und hohe Gebirge. Vergleicht man die Dimensionen des „Luftnetzes“ der Station Nauen mit denen einer normalen Schiffstation, so wird auch dem Laien ohne weiteres klar, daß ersteres einen bedeutend größeren Betrag der von einer Gegenstation in den Aether ausgestrahlten Energie aufzufangen und dem Empfangsapparat zuzuführen vermag, als letzteres. Die bei ähnlichen Größenverhältnissen gesammelten praktischen Erfahrungen lassen deshalb auch den Schluß durchaus berechtigt erscheinen, daß zwischen zwei gleichen Stationen der Type „Nauen“ ein Verkehr auf eine Entfernung möglich ist, die jene zwischen Nauen und einem Schiff noch um zirka 30% oder 1000 km übertrifft. Dann würde also die Reichweite 4700 km betragen, oder mit anderen Worten: Eine direkte funkentelegraphische Verbindung zwischen Berlin und dem nördlichsten Punkt unserer afrikanischen Besitzungen, dem Tjadsee, ist mit den bisher angewendeten und erprobten Mitteln durchaus möglich!

Natürlich müßte für die Ausfühbarkeit dieser Linie zunächst die Bedingung gemacht werden, daß der Tjad-See mit der Küste durch eine Eisenbahn verbunden wird, denn ohne eine solche wäre es unmöglich, die zum Bau einer großen Funkenstation erforderlichen schweren Lasten nach dem See zu schaffen. Lassen wir aber alle Voraussetzungen beiseite, und ziehen wir als Aufstellungspunkte für Funkenstationen nur Orte an der Küste unserer Kolonien in Betracht, so wäre folgendes Projekt schon jetzt mit den in der Praxis erprobten Mitteln ausführbar.

Der weiteste von Nauen bisher funkentelegraphisch tatsächlich erreichte Punkt ist Teneriffa. Nehmen wir an, daß dort, so ja schon unsere einzigen deutschen Seefabel Emden—New-York Landen, mit Erlaubnis der spanischen Regierung eine Station vom Typ Nauen errichtet würde, so können wir von hier aus wieder eine weitere Strecke von 3700 km überbrücken. Damit erreichen wir aber schon die Küste unserer Kolonie Kamerun, und von hier aus mit je einem gleich langen Sprung quer durch den schwarzen Erdteil die Küste von Ost-