

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1095. Anon. 1900. “Die Karolinen as Luginsland für den polynesischen Welthandel.” [The Carolines as a stepping stone for world trade with Polynesia]. *Der Ostasiatische Lloyd* 14, n° 16, pp. 277–278.

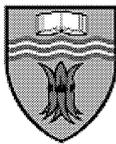
Editorial arguing that the acquisition of the Carolines and the Marianas from Spain was of great economic importance. German Micronesia’s position in the North Pacific, combined with the new shipping routes to be developed after the opening of the Panama canal were seen as great opportunities. Further, the population decline of the Pacific islands was seen as beneficial, as the Pacific Islander population could be replaced by emigrants from Europe and China, which would create sizeable markets for German products.

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

Der Ostasiatische Lloyd

報 新

文 德

DER OSTASIATISCHE LLOYD,
die älteste deutsche Zeitung im Osten
..... (gegründet 1886)
erscheint in Shanghai Sonnabends Morgens
Abonnement:
in Shanghai halbjährl. \$ 6.00 (pranumerando),
frei per Post halbjährl. \$ 6.50 (pranumerando).
Postzeitungskatalog No. 5844
Einzelne Nummer 35 Cents.
Redaktion und Expedition: Nanking Road 571-72.
Telegramm-Adresse: Publicatio, Shanghai
Herausgeber: C. Funk.



Interessenten in Europa
wollen sich wegen Probe-Nummern und
Abonnements wenden an die
Generalvertretung des Ostasiatischen Lloyds
für Deutschland
Verlag des Berliner Aktionärs
G. Schmitt & L. Busch
Berlin SW, Lindenstrasse 47.
Abonnement: // 6 25 vierteljährlich.
Alleinige Annahme von Inseraten in Deutschland:
Berlin SW, Lindenstrasse 47.

海 上 國

中 設 館

Organ für die deutschen Interessen im fernen Osten.

XIV. Jahrgang.

Shanghai, 20. April 1900.

Nummer 16.

Nachdruck und Uebersetzung aus dem „Ostasiatischen Lloyd“ sind nur gestattet, wenn die Quellenangabe beigefügt ist.

Inhalts-Verzeichniss.

Die Karolinen als Luginsland für den polynesischen Welthandel.
Deutsche Schifffahrt in Hongkong.
Rundschau in Ostasien: China — Japan. — Korea. — Ostsibirien — Siam. — Samoa.
Personalnachrichten: Taufe des Prinzen Heinrich Victor Ludwig Friedrich. — Hai-Chin Kangyi usw. — Rouffart Sadome. — Kap z. S. Müller. — Kommandirungen des Kreuzergeschwaders usw.
Wochenüberzicht.
Marinenachrichten: „Hertha“, „Irene“, „Itis“, „Valkyrien“, „Zenta“, — „Deutschland“, — „Chitose“ — Veränderungen im englischen Geschwader.
Der Untergang der „Tokyo Maru“.
Schifffahrt: „Preussen“, — Jap. Yangtzedampfer — Zusammenstoss
Lokalnachrichten: Itisdenkmal. — Telefonfrage — Empfang auf der „Zenta“, — Hauptmann von Tanera. — Stapellauf — Waarenzeichen — Chinesische Schule — Betrügerische Rickshawcoolies. — Quarantäne — Schiffsbruchge. — Trauung — Leutnant Landgraf — Sprechsaal.
Feuilleton: Konfuzius und das heutige China. Von C. Voskamp — Potanins letzte Reise in West-China (Fortsetzung)

Nachrichten aus Kiautschou:

Kiautschou vor der Budgetkommission.
Aus der Kolonie: Rückkehr der Gesandten von Tsinanfu Empfang des Gouverneurs — Ablosungstransport. Baumeister Knopff — Kapitänleutnants Koch. — Lic. Schuler — Dr. Tournieu. Dr. Skladny — Chinesische Feste. — Verurtheilung

Die Karolinen als Luginsland für den polynesischen Welthandel.

Es war eine glückliche Operation des Grafen Bülow, dass er in der geräuschlosen Weise, die seine Politik auszeichnet, die Inselgruppe der Karolinen ans Deutsche Reich brachte. Der Archipel der Ladronen, der „Drehsinseln“, wie er ursprünglich geheissen hatte, ist vielleicht weniger wichtig durch seine Bodenfläche, als vielmehr durch die für den deutschen Industriehandel der Zukunft werthvolle geographische Lage. Der grosse Bogen, in dem sie sich über ein Dutzend Meridiane von Westen nach Osten hindehnen, bildet nicht allein ein vorzügliches Ausfallsthor für unsere Flotte, wenn sie je einmal in die Lage käme, die deutschen Interessen in der Südsee zu vertheidigen, sondern sie ist insbesondere auch das für die deutsche Weltpolitik so nothwendige Gegengewicht gegen etwa erwachende Präponderanzallüren, die sich die Vereinigten Staaten Nordamerikas in den polynesischen Gewässern beifallen lassen könnten. Vorläufig ist an eine solche Gefahr noch nicht zu denken; dass sie aber gelegentlich auftauchen könnte, haben die unvorsichtigen Reden des Admirals Dewey zur Genüge bewiesen. Es ist gar keine Frage und ein fluchtiger Blick auf die Karte oder noch besser auf den Globus zeigt, dass sich die Vereinigten Staaten der zwei grossen Pfeiler, die die Schifffahrt auf dem nördlichen Theile des Pacific beherrschen, nicht umsonst bemächtigt haben. Diese zwei Pfeiler sind die Sandwichinseln oder, wie man jetzt sagt, die Hawaiigruppe im Osten des Stillen Ozeans und die Philippinen im Westen desselben. Vorläufig sieht die Sache weniger bedenklich aus, als sie es in der Zukunft werden kann, und diese Zukunft kommt dereinst mit der Erbauung des Nicaraguakanals, den sich die Amerikaner zu eigenen Händen vorbehalten haben. Gelingt es den Yankees, den Kanal in der für andere Weltmächte genannten Weise unter ihr „Protectorat“ zu bekommen, ungefähr nach dem Muster der herrischen Kontrolle, welche die Engländer

• Leonhardi's Tinten.

Specielle Copirtinten.

Violett-schwarze Copirtinte.

Leichtflüssig, bleibt nach Monaten und Jahren sicher noch schöne, kräftige Copien.

Deutsche Reichs-Copirtinte,

blauschwarz,
Nach 8 Tagen copirfähig.

Schwarze Doppel-Copirtinte,

schwarz fliegend, 2-4 Copien.

• Non plus ultra Copirtinte

für überseeische Correspondenz,
4-8 Copien.

Buch- und Copirtinten.

Alizarin-Schreib- und Copirtinte,
Anthracen-Schreib- und Copirtinte.

Buch-Schreibtinten.

Alizarin- und Anthracen-Schreib-
tinte

Beste Deutsche Reichstinte
Schwarze Eisengallustinte.

Aug. Leonhardi,

Dresden,

Chem. Tintenfabriken, gegr. 1826.



über den Suezkanal ausüben, dann ist der ganze zukünftige Welthandel Europas nach Ostasien von der Laune der Vereinigten Staaten abhängig. Bei der grossen Sicherheit, durch die sich der Stille Ozean vor andern Meeren auszeichnet, wird er sich der Schifffahrt nach der einstigen Eröffnung des Nicaraguakanals in dem Masse empfehlen, dass sich der ostasiatische Handel mit Vorliebe über den Pacific bewegen wird. Da aber der Nicaraguakanal selbst auf der nördlichen Hemisphäre liegt, so wird der ostasiatisch-abendländische Welthandel genöthigt sein, die nördliche Hälfte der Südsee zu befahren, also genau diejenige Linie einzuschlagen, die im Osten durch die Hawaii-Gruppe, im Westen durch die Philippinen beherrscht wird. Auf dieser ungeheuern Wasserfläche sind die Karolinen gerade soweit vor die Philippinen hingelagert, dass die wichtigste Partie der Südsee, insofern sie die Küsten Ostasiens bespült, von ihnen aus leicht erreicht oder auch kontrollirt werden kann.

Damit ist aber die Wichtigkeit der Karolinen für das Deutsche Reich nicht erschöpft. Sie beruht vielmehr noch auf einem ganz andern Punkte. Es lässt sich der Zeitpunkt voraussehen, wo die Tausende und aber Tausende der Inseln Polynesiens entweder nur noch von Abendländern oder Ostasiaten bewohnt sein werden. Die einheimischen Stämme sterben bekanntlich unter der Berührung mit der christlich-abendländischen Zivilisation weg, wie die Blumen einer Frühlingsau unter den Strahlen der Julisonne. Auf den zahllosen Inseln und Inselchen, auf denen jetzt im Ganzen wenige Millionen Naturkinder ein müheloses Faulenzleben führen, können und werden aber mit der Zeit ebensoviele Dutzende Millionen abendländischer und ostasiatischer Arbeitsmenschen Platz nehmen. Da aber nicht daran zu denken ist, dass sich diese Millionen bei dem Mangel an Metall- und Textilstoffen, der ein Merkmal der polynesischen Natur ist, jemals aus eigenen Landesmitteln werden behelfen können, so eröffnet sich für die europäische Exportindustrie der Zukunft auf den Inseln des Stillen Ozeans ein neues, unermessliches Absatzgebiet. Der deutsche Welthandel wird sich diese Aussicht nicht von andern Handelsvölkern verbauen lassen, sondern sich sein gut gerüttelt Mass an der Betheiligung vorbehalten. Und dass dies von Seiten der deutschen Reichsregierung mit allem Nachdruck geschehen werde, dafür bürgt das weitausschauende Wort dessen, der da gesagt hat: Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser!

Deutsche Schifffahrt in Hongkong.*)

Einst — in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts, als noch an den fernen Küsten des Stillen Ozeans die Segelschifffahrt vorherrschte — hatte der berufene Ver-

*) Wir entnehmen diesen Artikel dem soeben erschienenen Buche „Beiträge zur Flottenfrage“ von Nauticus. Wie in früheren Jahren, so hat auch diesmal der sachkundige „Nauticus“ Vorfasser der bekannten und weitverbreiteten Schriften „Altes und Neues zur Flottenfrage“, „Neue Beiträge zur Flottenfrage“ und „Jahrbuch für Deutschlands Seemänner 1899“ sich der Aufgabe unterzogen, in einer soeben im Verlage der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin herausgegebenen Schrift „Beiträge zur Flotten-Novelle 1900“ aus der Fülle des ihm zur Verfügung stehenden Materials und mit Unterstützung kenntnisreicher Mitarbeiter dem deutschen Volke weitere Mittel an die Hand zu geben, um sich über die Bedeutung der Flottenfrage für das politische und wirtschaftliche Leben der Nation ein eigenes Urtheil zu bilden. Diese Veröffentlichung (Preis M 1,20), die neben dem standigen „Jahrbuch“ einhergeht, liefert in einer Reihe von Aufsätzen politischen, militärischen, wirtschaftlichen, geographischen und historischen Inhalts objektiv gehaltene Beiträge zur Beurtheilung der die Verstärkung unserer Flotte enthaltenden Flottengesetz-Novelle.

treter der deutschen Handelsinteressen im fernen Osten berichten können: „Die Küstenschifffahrt Chinas ist jetzt als fast ausschliesslich in den Händen der kontinentalen Schiffe liegend zu betrachten, von denen die deutschen die bei weitem grösste Zahl bilden.“ Das hatte sich geändert. Zunächst war der Umstand, dass unsere Handelsschiffe im deutsch-französischen Kriege in den fernen ostasiatischen Gewässern schutzlos den französischen Kreuzern preisgegeben waren, der deutschen Schifffahrt verhängnissvoll. Ungefähr gleichzeitig gab die Eröffnung des Suezkanals der Entwicklung der Dampfschifffahrt einen starken Ansporn, nicht nur weil der Kanal den Weg zwischen Europa und China sehr verkürzte, sondern auch, weil er wegen der Windverhältnisse auf der neuen Route und wegen der hohen Durchfahrtsgebühren für Segelschiffe kaum benutzbar war. So wurde es lohnender, Dampfschiffe nach China hinauszuschicken, als Segler. Das thaten die Engländer, während die Deutschen sich fast ganz damit begnügten, die Flotte von Segelschiffen, die sie einmal draussen hatten und — schon wegen des Kanals — schwer nach Hause zurückziehen konnten, so lange es ging weiter zu nutzen. Endlich geriethen die Deutschen in der chinesischen Küstenschifffahrt dadurch noch weiter ins Hintertreffen, dass Hand in Hand mit dem Vordringen der fremden Segelschiffe die Engländer, Amerikaner und Chinesen grosse kapitalkräftige Gesellschaften bildeten, die auf bestimmten Linien regelmässige Schiffe zwischen den Hafenplätzen an der chinesischen Küste laufen liessen und den fremden Schiffsverkehr dort immer mehr zu monopolisiren begannen. So wurde die deutsche Küstenschifffahrt in China, die anfangs, wie gesagt, aus Seglern, später aus einzelnen Dampfern, die in sogenannter wilder Fahrt fuhren, überwiegend bestand, immer mehr zurückgedrängt. Im Jahre 1898 kamen wir Deutsche mit unseren Schiffen in China erst an vierter Stelle; von den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis zum Jahre 1898 ist der deutsche Antheil an der Schifffahrt ganz Chinas von fast 10 pCt. auf knapp 3 $\frac{1}{2}$ pCt. zurückgegangen.

Diese ungünstige Entwicklung spiegelt sich bisher auch in der Schifffahrtsstatistik Hongkongs wider. Nach ihr liefen im Jahre 1898 Schiffe europäischer Bauart mit Ausnahme der Flussdampfschiffe in den Hafen von Hongkong ein:

| | Schiffe | | Fahrten | | Registertonnen | |
|---------------------------|---------|------|---------|------|----------------|------|
| | Anzahl | pCt. | Anzahl | pCt. | Anzahl | pCt. |
| im Ganzen | 556 | 100 | 3427 | 100 | 4,871,213 | 100 |
| davon britische | 239 | 43 | 1805 | 52 | 2,597,342 | 53 |
| „ deutsche | 97 | 17 | 746 | 22 | 898,012 | 18 |
| „ japanische | 60 | 11 | 240 | 7 | 502,618 | 10 |
| „ nordameri- | | | | | | |
| kanische | 43 | 8 | 69 | 2 | 84,026 | 2 |
| „ norwegische | 28 | 5 | 207 | 6 | 190,611 | 4 |
| „ chinesische | 21 | 4 | 211 | 6 | 262,613 | 5 |
| „ französische | 21 | 4 | 158 | 5 | 176,841 | 3 |

Danach steht die deutsche Flagge mit einem Antheil von 17 bis 22 pCt. an dem gesammten Hongkonger Verkehr in Seeschiffen europäischer Bauart weit zurück hinter der englischen, auf die ungefähr eine Hälfte dieses Verkehrs entfällt; immerhin steht sie auch nach diesen Ziffern noch an zweiter Stelle; ja sie lässt alle anderen weit hinter sich, indem sie nach Anzahl der Fahrten sowie nach Tonnengehalt allen anderen nicht-englischen Nationen mit Ausnahme der Japaner zusammen gleichkommt. Bis vor Kurzem war dieser Vorsprung der deutschen Schiffe vor allen anderen nicht-englischen Schiffen sogar noch grösser; im Jahre 1896 machten nämlich die Fahrten deutscher Schiffe in Hongkong 33 pCt. mehr aus, als die aller anderen nicht-englischen Schiffe zusammen. Die Verringerung dieses Vorsprungs in den letzten zwei Jahren ist zurückzuführen erstens auf den spanisch-amerikanischen Krieg, der in dem den Philippinen naheliegenden englischen Häfen so viele nordamerikanische Schiffe einlaufen liess, dass sie sich von drei Schiffen in 14 Fahrten mit 37,445 Registertonnen im Jahre 1896