

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1098. Anon. 1903. "Hamburgs Handel mit den Kolonien in Jahre 1902." [Hamburg's trade with the colonies during 1902]. *Deutsche Kolonialzeitung* 20, p. 356.

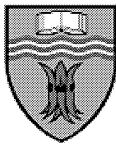
Statistical table demonstrating the value of the colonies for the economy of the seaport and city of Hamburg.

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

Zunahme, gleich ist, auf 485 000 Mk., die Ausgaben auf 491 000 Mk.; unter der Annahme, daß die Ausfuhr von Palime bei der Verladung durch die Bahn das 3¹/₂fache der jetzt dort nach Lome abgehenden Lasten beträgt, stellen sich die Einnahmen auf 1 030 000 Mk., die Ausgaben auf 606 000 Mk., also 6 pCt. Verzinsung des rund 7 000 000 Mk. betragenden Anlagekapitals.

Der Ertragsberechnung 1 ist eine zu bewältigende Leistung von 520 000 Tonnenkilometern für Ausfuhr-güter und 438 000 Tonnenkilometern für Einfuhr-güter, der Berechnung 2 eine zu bewältigende Leistung von 1 100 000 Tonnenkilometern für die Ausfuhr und 930 000 Tonnenkilometern für die Einfuhr zu Grunde gelegt. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung, dem Post- und Gepäckverkehr sind auf 5 pCt. der Frachteinnahe geschätzt. Vorausgesetzt ist ein Frachtsatz für sämtliche Ausfuhr-güter von 30 Pfennig pro Tonnenkilometer, für die Einfuhr-güter dagegen ein Durchschnittstariffsatz von 70 Pfg. pro Tonnenkilometer. Zum Vergleich wird angeführt, daß bei der französischen Dahomeybahn der Frachtsatz für die Hauptausfuhr-güter: Palmkerne 48 Pfg., Palmöl 60 Pfg. per Tonnenkilometer beträgt. Die Trassierungspläne und Kostenanschlag sind der Kolonial-Abteilung des Auswärtigen Amtes eingereicht.

Deutsch-Neu-Guinea.

Guttapercha aus Deutsch-Neu-Guinea.

Nach dem Jahresbericht des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees 1902/3 ist die Brauchbarkeit der durch die Schlechter'sche Expedition in Neu-Guinea entdeckten Guttapercha dahin festgestellt, daß die Niederungsguttapercha für Kabelzwecke als Mißchsorte gut verwendbar und bei sorgfältiger Gewinnung wahrscheinlich auch in reinem Zustande für Kabelzwecke tauglich ist. Die Qualität der Höhenguttapercha aus dem Finisterre- und Bismarckgebirge übertrifft nach Schlechter die Qualität der Niederungsguttapercha. Unsere deutschen Kabelwerke, u. a. Felten & Guilleaume in Mülheim, die Norddeutschen Seekabelwerke in Nordenham, Siemens & Halske, Berlin, haben größere Mengen von Neu-Guinea-Guttapercha erhalten und sind zur Zeit mit den langwierigen Versuchen beschäftigt. Der Staatssekretär des Reichs-Postamtes hat einen größeren Betrag für die fabri-katorische Prüfung zur Verfügung gestellt.

Zur Hinblick auf den Niedergang der Guttapercha-produktion durch den Raubbau, z. B. in Borneo, und mit Rücksicht auf die politische und wirtschaftliche Bedeutung einer Guttaperchagewinnung in unseren Kolonien beabsichtigt das Komitee ein Guttapercha-unternehmen ins Werk zu setzen, welches die Er-ziehung der eingeborenen Bevölkerung von Neu-Guinea zur Guttaperchagewinnung bezweckt. Das Unternehmen soll durch den Guttapercha-

und Kautschukexperten Schlechter geleitet werden und sich zunächst auf drei Jahre erstrecken. Zwölf gutta-perchakundige Dajaks aus Borneo sowie eine größere Anzahl Neumedlenburger und Neupommern werden Guttaperchaetappen zunächst im Finisterregebirge und dann weiterhin im Bismarckgebirge anlegen, um im Umkreise dieser Etappen Guttapercha zu gewinnen und die eingeborene Bevölkerung zur Ausbeute heranzuziehen. Die für die Etappen gerodeten Flächen sollen zunächst der Produktion von Lebensmitteln dienen und bei Verlegung der Etappe mit Gutta-percha-bäumen bepflanzt werden. Bei umsichtiger Leitung des Unternehmens dürfte dem Schutzgebiet durch die Guttaperchaausfuhr ein reicher Gewinn zufließen.

Schiffsverkehr der Ostarolinen im Jahre 1902.

Anzahl, Nationalität und Tonnengehalt der Schiffe, welche die drei größten Inselgruppen angelaufen haben.

Nationalität der Schiffe	Langan- Lafen in Portope	Lagune von Truf	Häfen von Kusaie	Zusammen	
				1902	1901
I. Anzahl der Schiffe.					
a) Dampfschiffe:					
deutsche Kriegsschiffe	2	1	—	3	3
deutsche Handelsschiffe	6	6	6	18	16
b) Segelschiffe:					
deutsche	7	6	3	16	6
amerikanische	7	1	4	12	24
englische	2	—	1	3	11
dänische	1	—	—	1	1
japanische	—	—	—	—	2
Zusammen 1902	25	14	14	53	63
„ 1901	35	13	15	63	—
Zu- bzw. Abnahme	— 10	+ 1	— 1	— 10	—
II. Register-tonnen					
a) Dampfschiffe:					
deutsche Kriegsschiffe	3280	1640	—	4920	4920
deutsche Handelsschiffe	2496	2496	2496	7488	6656
b) Segelschiffe:					
deutsche	623	534	267	1424	460
amerikanische	909	96	262	1267	2534
englische	430	—	215	645	1209
dänische	599	—	—	599	450
japanische	—	—	—	—	260
Zusammen 1902	8337	4766	3240	16 343	16 489
„ 1901	9479	4224	2786	16 489	—
Zu- bzw. Abnahme	— 1142	+ 542	+ 454	— 146	—