

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1113. Hermann, Rudolf. 1899. *Die Handelsbeziehungen Deutschlands zu seinen Schutzgebieten*. [The commercial relationship between German and its protectorates]. Berlin: Deutscher Kolonial Verlag.

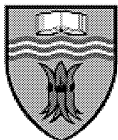
Review of the economic potential of the German protectorates at the eve of the annexation of Central and Western Micronesia. The section on the South Seas reviews the shipping connections, trade balances in New Guinea and the Marshall Islands and the produce derived from plantations there. Statistical tables on shipping volume are included.

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

Die

Handelsbeziehungen Deutschlands

zu
seinen Schutzgebieten.

Von

Dr. Rudolf Hermann
München.

Berlin W. 10

Deutscher Kolonial-Verlag (G. Meinecke)

1899.

hygienikern empfohlene Getränk „Wein und Sodawasser“ gewöhnt.¹⁾ Auch an Wein und Champagner liefert Deutschland den Hauptteil; z. B. 1897: 215 000 engl. Pfd., und übertrifft auch Weinländer wie Frankreich und Italien in diesem Jahre um das Vier- und Fünffache.

Zieht man nun aus vorstehendem Detail das allgemeine Resultat, so ist es ein wenig günstiges: zweifellos lassen unter unseren afrikanischen Schutzgebieten gerade die Handelsverbindungen des Mutterlandes mit Deutsch-Ostafrika am meisten zu wünschen übrig. Während der Handel mit dem übrigen Ostafrika, insbesondere hinsichtlich der Ausfuhr dorthin, eine ganz befriedigende Entwicklung aufweist, zeigt der Handel mit dem deutschen Gebiet bei der Einfuhr dorthin bis in die letzten Jahre keinen Fortschritt, bei der Ausfuhr dorthin sogar eine gewisse Abnahme. Der Zweck der Kolonie, für die heimische Industrie ein Absatzgebiet zu erhalten, hat sich demnach noch nicht erreichen lassen; und sogar von dem oben präzisierten Standpunkt relativer Beurteilung bleibt das bis jetzt Erreichte hinter dem zu Erwartenden zurück. Wenn bei der Einfuhr aus Deutsch-Ostafrika nach Deutschland die Verhältnisse etwas günstiger liegen, so liegt die Ursache zunächst darin, dass hier dem Handel weniger Schwierigkeiten entgegenstehen. Thatsächlich weisen denn auch die letzten Jahre Ergebnisse auf, welche hoffen lassen, dass nunmehr nach der Ära des Stillstandes eine Ära der Fortschrittes angebrochen ist, eines Fortschrittes, der indes nur dann von Dauer sein kann, wenn die innere Entwicklung des deutschen Schutzgebietes, insbesondere was Verkehrswesen anlangt, mit jener der angrenzenden Kolonien Schritt hält. So angenehm es ist, von ausländischen Stimmen loben zu hören, was für Ordnung und Kultur seitens der Deutschen in ihrer Kolonie bereits geschehen ist — im Grunde ist doch die Handels- und wirtschaftliche Verwertung gegenüber jenem rein idealen Ziel praktisch wichtiger, und in dieser Beziehung ist Deutsch-Ostafrika — das kann nicht geleugnet werden — noch immer sehr in den Anfängen stehen geblieben.

D. Die Schutzgebiete in der Südsee.

1. Schifffahrt. Der Satz, dass die Intensität des Verkehrs mit der steigenden Entfernung vom Ausgangspunkt abnimmt, findet die deutlichste Bestätigung, wenn man die Entwicklung der deutschen Schifffahrt nach Ostasien und Südsee mit jener des Seeverkehrs nach Amerika und Afrika vergleicht: sowohl der Zeit des Beginns wie der Intensität nach folgt der Schiffsverkehr mit den fernen Gebieten der Südsee jenem mit den näher gelegenen Erdteilen nach. Es haben demnach unsere Schutzgebiete in der Südsee auf eine regelmässige Postdampferverbindung länger warten müssen, bzw. die Marshall-Inseln haben dieselbe auch jetzt noch nicht erreicht.

¹⁾ Der Import an Mineralwasser ist ein bedeutender. 1897: 126 000 engl. Pfd.

Fasst man zunächst die Verhältnisse dieses kleinsten unserer Schutzgebiete ins Auge, so erscheint uns diese Gruppe kleiner Koralleninseln als das wirtschaftlich ältere Gebiet im Vergleich zu den melanesischen Gebieten. Die wirtschaftliche Ausnutzung und der hierdurch erwachsende Verkehr bestanden in nicht sehr viel anderer Form schon vor der politischen Besitzergreifung durch das Reich; diese bezweckte vielmehr nur, die bestehenden Handelsinteressen unter den Schutz des Reiches zu stellen. Bei der Beschränktheit der Ausdehnung und der natürlichen Hilfsquellen des Inselgebietes und der geringen allgemeinen Bedeutung fehlt es daher an den nötigen Grundlagen für die Möglichkeit einer Weiterentwicklung sowohl der wirtschaftlichen wie auch der Handels- und Verkehrsverhältnisse. Von einer Änderung der letzteren lässt sich lediglich das Ziel erwarten, den Erträgen der Eilande mehr und mehr den Weg zum Mutterland zu eröffnen. Dabei ist aber auch hier mit den natürlichen Verhältnissen zu rechnen, welche das Schutzgebiet wirtschaftlich so hochstehenden Territorien wie Australien oder der Union viermal bzw. zweimal in der Luftlinie — die Unterschiede der Fahrzeit sind noch beträchtlicher — näher gelegt haben als dem deutschen Reiche.

Von den deutschen Dampferlinien berührt keine die Marschall-Inseln; diese liegen abseits der grossen Seeverkehrsstrassen und standen bis 1894 nur durch die gelegentlichen Handelsfahrten der im Schutzgebiet ansässigen Firmen mit der Aussenwelt in Berührung. Solche Fahrten fanden etwa in zweimonatlichem Turnus statt und verbanden die Inselgruppe abwechselnd mit San Francisco (durch englische) und mit Brisbane oder Sidney (durch deutsche Schiffe). Eine zeitweilige Verbindung mit Honolulu (Hawaji) welche in der Hauptsache Missionszwecken diente, ist seit 1893 immer seltener geworden. Dagegen gewann seit dieser Zeit der geographisch nächste Weg nach Westen, über die Karolinen-Inseln dadurch an Bedeutung, dass spanische Schiffe sechsmal im Jahre von Manila nach Ponapé, der Hauptinsel dieser Gruppe, und zurück verkehrten. Diese Verbindung, obwohl grösstenteils durch fremde Schiffe bewerkstelligt, wurde für den Verkehr zwischen dem Mutterland und dem fernen Schutzgebiet bald die überwiegende, indem im Anschluss an die spanischen Schiffe seit April 1895 alle zwei Monate ein Segelschiff zwischen Ponapé und Jaluit, dem Hauptort der Marschall-Inseln verkehrte. Seitdem der deutsche Handel diesen Weg vorzog, wird die Verbindung mit Sidney durch einen englischen Dampfer (alle vier Monate) und durch gelegentlich verkehrende Frachtschiffe (durchschnittlich viermal im Jahre) hergestellt. Dabei blieb allerdings die seitlich der Marschall-Gruppe isoliert liegende Insel Nauru (vormals Pleasant Island) nach wie vor jeder regelmässigen Verbindung bar; sie wird nur gelegentlich von den kleinen Regierungsfahrzeugen besucht, während der Handelsverkehr überwiegend durch Fahrzeuge der Eingeborenen vermittelt wird.

Der spanisch-amerikanische Krieg hat dadurch, dass sein Kriegsschauplatz auch auf die Philippinen verlegt wurde, den Verkehrsweg der Kolonie mit Europa auf längere Zeit unterbrochen, indem die spanische Schifffahrt Singapur—Manila eingestellt wurde. Seitdem waren die Marschall-Inseln hinsichtlich ihrer Verbindung mit Deutschland auf den bedeutenden Umweg über Australien angewiesen. Neuerlich wurde seit dem Erwerb der Karolinen, die Schiffs-Verbindung der Marschall-Inseln mit dem Mutterland über diese, eine natürliche Brücke bildende Inselreihe geleitet.

Ist von einer bemerkenswerten Entwicklung des Verkehrs im allgemeinen nicht die Rede (s. auch Tabelle des Schiffsverkehrs in Jaluit), so hat doch die politische Besitzergreifung auf den Anteil der einzelnen Nationen an diesem Verkehr einen bedeutsamen Einfluss geübt, und in gewissem Grade über die geographische Lage den Sieg errungen. Es hat sich nämlich die Zahl der deutschen Schiffe auf Kosten der Fremden stetig und in hohem Masse vermehrt. Noch Anfang der neunziger Jahre stand die deutsche Schifffahrt hinter der amerikanischen zurück; es betrug im Jahre 1890 bei einer Zahl von 91 Schiffen (Einklarirungen) in Jaluit die Zahl der deutschen Schiffe 21, die der amerikanischen 43; schon im Jahre 1894 stand das Verhältnis auf 53 deutsche gegen 4 amerikanische (5 englische). Seitdem sind, wenn nicht die Flagge, so doch die amerikanischen Handelsinteressen der Union aus unserm Gebiet ganz eliminiert worden; nur der englische Schiffsverkehr nimmt noch eine selbständige, aber untergeordnete Stelle ein (s. Tabelle XI).

Der westliche, weitaus wichtigere Teil unserer Südseebesitzungen, die grossen Inseln Neu-Guinea, Bismarck-Archipel und Salomon-Gruppe, liegen einerseits nach Süden zu dem rasch aufstrebenden australischen Kontinent nahe, andererseits mit der westlichen Erstreckung in das alte Handelsgebiet des ostindischen Archipels hineinragend, zu den grossen Handelsstrassen Asiens bedeutend günstiger als die entlegenen melanesischen Koralleneilande. Dass dieses Gebiet seinen Hauptverkehrsweg nach Westen zu suchen habe, war durch seine Lage schon vorbestimmt. Thatsächlich hat die Entwicklung der Schifffahrt hier zu gleicher Zeit mit der politischen Besitzergreifung diese Richtung eingeschlagen: Im Jahre 1885, als die deutsche Flagge in der Südsee gehisst wurde, schuf die erste Dampfersubventionsvorlage eine regelmässige Dampferlinie nach Ostindien und nach Australien. Singapore, wo die Linie Bremen—Shanghai des norddeutschen Lloyd anlegte, war der Punkt, wo der Schiffsverkehr der Gebiete der Neu-Guinea-Kompagnie an den Welthandel anknüpfen konnte, und der zugleich den kürzesten Weg nach Europa und darauf nach Deutschland vermittelte. Erst in zweiter Linie kam der Anschluss an den Endpunkt der australischen Lloydlinie, Sidney, in Betracht. Indessen war die Neu-Guinea-Kompagnie, bevor ihr durch neuerliche Subvention einer Dampferlinie seitens des Reichs Unterstützung wurde, auf näher

liegende Anschlusspunkte an fremde Schiffsverbindungen angewiesen. Soviei aus den spärlichen Notizen der „Nachrichten aus Kaiser Wilhelmsland“ hervorgeht, besorgten in den ersten Jahren die kleinen Fahrzeuge der Kompagnie die Verbindung mit Cooktown (Nord-Queensland), wo die Dampfer der British—India Line anlegen. Wegen Kostspieligkeit und sonstiger Schwierigkeiten wurde von 1889 ab diese Verbindung mit dem Anschluss an die Dampfer der holländischen Stoomvaart Maatschappij „Nederland“ in Soerabaya (Java) vertauscht, wohin ein Dampfer der Kompagnie alle sechs Wochen befördert wurde. Schon 1891 wurde jedoch der Anschluss an die deutsche Dampferlinie in Singapore erreicht, wenn auch zunächst auf Kosten der Häufigkeit der Verbindung: Von der Kompagnie gecharterte Dampfer liefen alle zwei Monate von dort nach dem Schutzgebiet. Laut eines Vertrags mit dem norddeutschen Lloyd wurde der gesamte Verkehr der Kompagnie nach Europa auf die ostasiatische Linie des Lloyd übertragen; die Verbindung Singapore—Neu-Guinea fand durch gecharterte Lloydampfer alle acht Wochen statt. Im Jahre 1893 wurde nach Bewilligung einer Subvention seitens des Reichs durch den Lloyd eine regelmässige achtwöchentliche Dampferverbindung zwischen Singapore und dem Schutzgebiet eingerichtet. Berührt werden (nach mehrfachem Wechsel im einzelnen, der mit der Verlegung der Stationen und Pflanzungen im Schutzgebiet zusammenhängt) Berlinhafen, Friedrich-Wilhelmshafen mit Stefansort und Erima, Finschhafen Langemak-Bucht auf Neu-Guinea (Kaiser Wilhelmsland), dann Herbertshöhe auf Neu-Pommern (Bismarck-Archipel). Ihren Abschluss fand die Entwicklung durch das Gesetz vom 13. April 1898, wodurch für Einrichtung einer 14tägigen Verbindung mit China und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit eine Subventionserhöhung statuiert wurde. Durch die hiermit erreichte grössere Häufigkeit und geringe Dauer der Fahrten Hamburg—Singapore und retour gewannen auch die Südseegebiete entsprechenden Vorteil.

Hat demnach die Schiffsverbindung auch nicht der Häufigkeit nach besonders zugenommen so zeigt sich dagegen die Steigerung des Verkehrs sehr deutlich am Tonnengehalt der diesem Verkehr dienenden drei Schiffe: Während die Fahrzeuge der Kompagnie bis 1887 nie 200 Tonnen Raumgehalt besaßen, hatte der erste Lloydampfer 1815, der jetzige hat 3000 Tonnen Gehalt.

Diese Entwicklung spiegelt sich einerseits in der Tabelle des Schiffsverkehrs in den Haupthäfen von Kaiser Wilhelmsland und Bismarck-Archipel, andererseits in der Tabelle der Seereisen deutscher Schiffe zwischen ausserdeutschen Häfen sehr deutlich wieder (s. Anhang Tab. XII u. XIII). Im Gegensatz zu der in Jaluit zu Tage tretenden Erscheinung des Stillstands weisen die Schiffslisten im Gebiet der Neu-Guinea-Kompagnie ein ununterbrochenes Steigen der Gesamtzahl der Schiffe und ihres Raumgehaltes auf. Die See-

reisen der deutschen Schiffe in der Südsee, bei welchen die sämtlichen Schutzgebiete zusammengerechnet sind, weisen eine dreifache Richtung auf: Der Verkehr zwischen den Schutzgebieten selber, dann die Verbindung mit Ostindien und den indischen Inseln und die Verbindung mit Australien in der Südsee, mit Ausnahme der Schutzgebiete. Die rascheste Steigerung des Verkehrs zeigt der Schiffsverkehr der Schutzgebiete miteinander, welcher sich, allerdings mit einer Schwankung, von 1888 bis 1897 an Tonnengehalt um das 34fache vermehrt hat. Die Verbindung mit Ostindien zeigt anfangs starke Unregelmässigkeiten; mit 1893 heben sich die Fahrten des norddeutschen Lloyd deutlich heraus und seitdem ist der Tonnengehalt beinahe um das Doppelte gestiegen. Der Verkehr mit Australien, der in der dritten der genannten Richtungen sich ausspricht, konnte seine anfängliche Bedeutung (1888: 18 Schiffe mit 5015 Tonnen) nicht bewahren, seit der Schwerpunkt des Verkehrs sich in anderer Richtung bewegt hat. In den wechselnden Ziffern und im Verhältnis der Schiffszahl zum Raumgehalt prägt sich aus, dass diese Verbindung mehr eine gelegentliche, durch kleine Fahrzeuge der Kompagnie bethätigte ist. Im ganzen aber ist, trotz dieser teilweisen Abnahme, der Schiffsverkehr der Südsee-Schutzgebiete andauernd und beträchtlich gewachsen.

In Hinsicht auf den Anteil der einzelnen Nationen an dem Schiffsverkehr der Hafen unseres Schutzgebietes liegen, im Gegensatz zu den Marschall-Inseln, keine Angaben vor, da die Nachweise der einzelnen Stationen diese Unterscheidung nicht kennen. Doch darf als feststehend betrachtet werden, dass Kaiser Wilhelmsland, abgesehen von seltenen Besuchen fremder Kriegsschiffe, fast ausschliesslich von deutschen Schiffen besucht wird. Im Bismarck-Archipel dagegen darf man, entsprechend den Handelsstationen der Engländer und Amerikaner, einen ziemlich regen Anteil von Schiffen dieser Nationen am Gesamtverkehr annehmen.¹⁾

2. Handel.

Der Gegensatz, welcher bei den Verhältnissen der Schifffahrt zwischen unseren beiden Südsee-Schutzgebieten obwaltet, prägt sich in derselben Schärfe auch in der Art und der Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen diesen Schutzgebieten und dem Mutterland aus.

Auf den Marschall-Inseln waren durch die Handelsthätigkeit von Hamburger Kaufleuten (insbes. HERNSHEIM) die wirthschaftlichen Kräfte des Gebietes lange vor der politischen Okkupation bekannt und die deutschen Interessen zu den weitaus überwiegendsten geworden. Konnte hiernach schon Mitte der achtziger Jahre von einer terra incognita nicht mehr ge-

¹⁾ Für das Jahr 1888 werden in NUSA (Bismarck-Archipel) unter 24 Schiffen 17 deutsche, 7 amerikanische genannt.

sprochen werden, so verschlossen andererseits die beschränkte Ausdehnung und die schwachen Kräfte des Gebietes jede Aussicht auf eine nennenswerte Weiterentwicklung unter der politischen Hoheit des Reiches. Der wirtschaftliche Kreislauf der Inseln ist ein ureinfacher: Steigerung des Ertrags in dem einzigen nennenswerten Ausfuhrartikel, Kopra, bewirkt Erhöhung des Wohlstandes und damit der Kaufkraft der Insulaner; damit erhöhte Einfuhr und erhöhten Absatz der heimischen Industrieerzeugnisse. Das einzige wirtschaftliche und damit Handelsziel ist daher Förderung der Kokospflanzungen.

Im Gegensatz zu dieser Einfachheit der Verhältnisse begegnen wir in den grossen Inseln des westlichen Oceans einem Gebiet von ungeheurer Ausdehnung, das zur Zeit der Flaggenhissung soviel wie unbekannt war, und nur an vereinzelt Küstenpunkten deutsche Handelsniederlassungen aufzuweisen hatte. Die Schwierigkeiten, welche die Natur des Landes und der Bewohner der Erforschung entgegenstellen, sind derart bedeutende, dass jetzt, nach Ablauf von fast anderthalb Jahrzehnten, nicht die geographische und noch viel weniger die wirtschaftliche Erforschung abgeschlossen sind. Die letztere aber bildet naturgemäss die Voraussetzung geregelter Handelsbeziehungen, welche ja in dem Austausch der Produkte verschiedener Länder bestehen. Wenn also, wie sich zeigen wird, trotz dieses Standes der Landeskenntnis schon die Anfänge eines Handels in unserm Schutzgebiet zu bemerken sind, so giebt es kein ehrenrederes Zeugnis für die Energie und Ausdauer der deutschen Kulturpioniere der Neu-Guinea-Kompagnie als eben diese Thatsache.

Über die Einfuhr- und Ausfuhrverhältnisse der Marschall-Inseln bestehen keinerlei in dem dortigen Gebiet aufgestellte Nachweise, da die gewöhnliche Voraussetzung einer Warenverkehrs-Statistik, eine Zollgesetzgebung, hier fehlt. Man hat auf diese Handelsverhältnisse in dieser Richtung lediglich indirekt Schlüsse zu ziehen aus den Angaben über Produktion der Inselgruppe sowie über die Thätigkeit der einzelnen dort handelntreibenden Firmen. Von den Produkten der Insel kommt in nennenswerter Masse nur Kopra zur Ausfuhr; der Export an Steinnüssen, Haifischflossen, Schildpatt und Perlmutterchalen ist verschwindend. Der in ziemlichen Massen aufgefundene Guano ist für den Handel wegen ungeeigneter chemischer Beschaffenheit nicht zu verwenden. Leider enthalten nun die Jahresberichte über das Schutzgebiet keine Nachweise darüber, wieviel von dem Kopraexport ins Mutterland gelangt. Die jedes Jahr erscheinenden sehr genauen Hamburger Handelsberichte weisen zwar fortlaufend bedeutende Mengen nach Hamburg importierter Kopramengen aus den Marschall-Inseln auf; allein auf den Import ins deutsche Zollgebiet gestatten diese Angaben keinen Rückschluss. Die Angaben der Reichsstatistik endlich scheiden den Handel mit den Marschall-Inseln nicht aus, enthalten vielmehr nur die

Ziffern für sämtliche deutsche Südseegebiete zusammen. Immerhin bieten diese letzteren Angaben einen Anhaltspunkt: es wurden nämlich aus den Südseegebieten nur in zwei Jahren bedeutende Kopramengen ins deutsche Zollgebiet eingeführt (deren Herkunftsland ausser den Marschall-Inseln auch der Bismarck-Archipel ist), nämlich 1892 und 1894; im übrigen sind nur noch in drei Jahren einige Doppelzentner dieses Artikels nachgewiesen, ausserdem bezieht Deutschland noch zeitweise geringe Mengen von Perlmutter-schalen. Hieraus ergibt sich, dass Deutschland zwar gelegentlich an der Ausfuhr der Marschall-Inseln Anteil hat, dass es aber nicht das gewöhnliche Absatzgebiet dieser Ausfuhrprodukte ist, diese vielmehr zum grössten Teil wahrscheinlich den näher gelegenen amerikanischen oder australischen Markt aufsuchen.

Ganz anders verhält sich Deutschlands Anteil an der Einfuhr in das Gebiet der Marschall-Inseln. Die Hauptartikel sind Baumwoll- und Eisenwaren für die Eingeborenen, sowie die verschiedensten Bedarfsartikel, insbesondere Nahrungsmittel für die Europäer. Der Wert der Einfuhr¹⁾ betrug 1888: 258 200 Mk., 1897/98: 560 633 Mk., nachdem derselbe im Jahre 1891 sogar auf 653 000 Mk. gestiegen war. Im letztgenannten Jahr rührten aus Deutschland Waren im Wert von 187 000 Mk., aus Amerika von 229 700 Mk., aus England und Australien von 221 000 Mk. her; es traf also auf Deutschland nur etwa $\frac{1}{4}$ des gesamten Imports, doch übertraf schon damals der deutsche Handel den amerikanischen um das Doppelte, den englischen um das Achtfache. Im Jahre 1893 wurden nun die Fabriken und Vorräte der bisher im Schutzgebiet befindlichen, amerikanischen Firma von der deutschen Jalnitgesellschaft übernommen.

Dies Ereignis trug ein bedeutendes zur Hebung der deutschen Einfuhr bei, da die deutsche Firma, soweit angängig, ihren Bedarf von jeher im Mutterland gedeckt hat. Im Jahre 1897/98 betrug die Einfuhr aus Deutschland 282 000 Mk., das ist die Hälfte des Gesamteinfuhrwertes; die Einfuhr aus Amerika nur 107 200 Mk., aus Australien und England 162 000 Mk. Somit ist nunmehr das Mutterland trotz der weiten Entfernung, der Hauptlieferant des kleinen Schutzgebietes geworden.

Vom Gebiet der Neu-Guinea-Kompagnie, zusammen fast halb so gross als das Deutsche Reich, ist bis jetzt lediglich das Innere von Kaiser Wilhelmsland teilweise, ferner die Gazelle-Halbinsel auf Neu-Pommern eingehender, im übrigen kaum mehr als der Küstenverlauf bekannt geworden; die Bewohner sind daher nur zum geringsten Teil vom Handel der Europäer berührt worden, und auch die in der Nähe der Stationen angesiedelten Eingeborenen sind bei ihrer grossen Bedürfnislosigkeit keine Abnehmer europäischer Erzeugnisse. Andererseits ist die Beschaffenheit des Landes nicht

¹⁾ Die folgenden Zahlen nennen die Einfuhr der auf den Inseln handelstreibenden Firmen, welche ausschliesslich den Aussenhandel vermitteln.

derartig, dass auch nur seine natürlichen Produkte ohne weiteres dem Händler sich darböten, denn da die Eingeborenen nicht mehr produzieren als sie für den eigenen geringen Bedarf nötig haben, so kann selbst ein so wenig Arbeit verlangender Artikel wie das Kopra, nur im Pflanzungsbetrieb zu einem Ausfuhrartikel werden. Diese Verhältnisse sind der Grund, warum die Handelsentwicklung eine so rudimentäre bislang geblieben ist: ein Handel hat sich nur in der Richtung gebildet, dass das Schutzgebiet bezw. die in demselben handeltreibenden Gesellschaften und Firmen ihren Bedarf und die geringen Tauschartikel einführen, und dagegen die wenig beträchtlichen Mengen von Plantagenprodukten und natürlichen Erzeugnissen des Landes zur Ausfuhr bringen. Demgemäss ist Neu-Guinea nach Südwestafrika dasjenige Gebiet, welches bis jetzt am wenigsten giebt und am meisten verlangt.

Betrachtet man die Gesamthandelsbeziehungen zwischen Deutschland und den Schutzgebieten der Südsee (siehe Tabelle XIV), so zeigt sich zunächst, dass sowohl die Einfuhr ins deutsche Zollgebiet aus diesen Kolonien wie auch die Ausfuhr aus Deutschland in die Kolonien gegenüber den Ziffern, welche die Handelsbeziehungen mit den afrikanischen Schutzgebieten aufweisen, insbesondere an Wert weit zurückstehen. Die Einfuhr nach Deutschland hat nur in den Jahren 1892 und 1894 (infolge der Koprasendungen aus den Marschall-Inseln, siehe oben) Gewichtsmengen aufzuweisen, welche jenen der Einfuhr aus Deutsch-Ostafrika nahekommen. Die Einfuhrwerte schwanken von Jahr zu Jahr fast zwischen Maximum und Minimum, und lassen erkennen, dass sie von der Art der in diesem oder jenem Jahr intermittierend bezogenen Produkte abhängen. Die Ausfuhr weist naturgemäss auch hier bedeutend höhere Ziffern auf, wenn auch sie Unterschiede um das Vierfache aufweisen. Da die aus Deutschland beziehenden Südseefirmen die Herkunft der bezogenen Waren meist nicht nachweisen, so lässt sich nicht trennen, wieviel der Ausfuhr Deutschlands nach den deutschen Südseegebieten, nach den Marschall-Inseln, wieviel nach Neu-Guinea etc. gelangt ist. Von den im letzteren Gebiet handelnden Firmen bleiben jedenfalls die nichtdeutschen wie Forsaith, Macdonald u. a. ausser Betracht. Aber auch von dem Bedarf der deutschen Firmen wird ein bedeutender Teil des Bedarfs aus fremden Staaten bezogen. Zahlenmässig nachgewiesen ist das Verhältnis in dieser Richtung allerdings nur seitens der Neu-Guinea-Kompagnie, wenigstens in der Weise, dass europäische und aussereuropäische Herkunft unterschieden wird (bis 1892). Es zeigt sich hier die Thatsache, dass die Kompagnie in den ersten Jahren ihren Bedarf weitaus zum grössten Teil in Europa, seit 1889 aber mehr und mehr ausserhalb Europa gedeckt hat. (1892 ist das Verhältnis 3:5.) Die Ursache ist u. a. die steigende Einfuhr von Reis, dem Nahrungsmittel der Plantagenarbeiter, der aus Europa gar nicht bezogen werden kann. — Ein ähnliches

Verhältnis findet sich aber auch bei den anderen Firmen; so bezog die Firma Hertsheim 1892 von ihrem Bedarf nur $\frac{1}{3}$ aus Europa. Wenn wir mithin bei so bedeutenden Prozentsätzen der Einfuhr in das Schutzgebiet von vornherein die Herkunft aus Deutschland ausgeschlossen sehen, so geht daraus hervor, dass Deutschland als Lieferant der Einfuhr der Kolonie gegenüber dem Ausland weit zurücksteht. Inwieweit sich diese Verhältnisse seit 1892 geändert haben, ist leider nicht nachweisbar; die Zahlen der Reichsstatistik deuten wenigstens eine einschneidende Änderung an.

Die Ausfuhrprodukte des Schutzgebietes sind Kopra, Nutzholz, Steinüsse und Kokosnussschalen, Perlmuttereschalen, Trepang, von Pflanzungsprodukten Baumwolle und Tabak. Trepang, ein zu den Holothurien gehöriges Seetier, eine Delikatesse der Chinesen, bleibt für Europäer ausser Betracht. Die Baumwolle, ein vorzügliches langstapeliges (Sea-Island-Sorte) Produkt, das hohe Preise auch bei schlechten Marktverhältnissen stets erzielt hat, wird aus dem Bismarck-Archipel (aus Ralum, Kinigunan, vor allem Herbertshöhe) exportiert. Die Ernten der Neu-Guinea-Kompagnie wurden bis 1892 nach Bremen, seitdem aber nach Liverpool exportiert, wo diese Baumwollsorte ihren ausschliesslichen Markt hat. Deutschland bezieht diesen Artikel aus dem Schutzgebiet nicht.

Dagegen bildet der Tabak (s. Tab. XV 1) nunmehr den hauptsächlichsten Einfuhrgegenstand Deutschlands aus Neu-Guinea, dessen gesamte Tabakernten mit Ausnahme eines kleinen Teils, der nach Amsterdam geht, in Bremen als dem Haupttabakmarkt der Welt verkauft werden. Die Produktion, bis 1893 auf 800 dz steigend, hat seitdem infolge ungünstiger Witterung und Arbeitermangel abgenommen (1898 ca. 305 dz); dagegen ist der Import nach Deutschland gerade in den letzten Jahren bedeutend gestiegen und betrug z. B. 1897 bei einer Gesamtproduktion von gegen 400 dz: 141 dz. Für dieses, qualitativ sehr günstig beurteilte Erzeugnis, ist also nunmehr das Mutterland der Hauptabnehmer geworden (siehe im übrigen die Tabelle, wo die Ziffern der „Produktion“ aus den ziemlich regelmässig erstatteten Ernteberichten in den „Nachrichten aus Kaiser Wilhelmsland“ gewonnen sind).

Von Nutzhölzern (s. Tab. XV 2), genauer braunen Zierhölzern, werden aus den Küstenwäldern von Neu-Guinea bis jetzt drei Arten exportiert: *Calophyllum inophyllum*, *Azalia bijuga* und *Cordia subcordata*. Da der Export nicht dem Gewicht nach bekannt ist, so lässt sich Deutschlands Anteil nicht berechnen: es sind aber nicht geringe Mengen, welche im Mutterland verarbeitet werden; und die Einfuhr nach Deutschland hat, nach einem Rückgang im Jahre 1894, seither rasch zugenommen. Auffallend ist allerdings auch hier, dass schon für das Jahr 1891 eine Einfuhr verzeichnet ist, während nach den „Nachrichten“, die in dieser Hinsicht ziemlich detailliert sind, erst Ende 1892 die erste Ausfuhr von Nutzholz stattfand.

Die übrigen Produkte, welche Neu-Guinea nebst Bismarck-Archipel

noch liefern, hat dieses Schutzgebiet mit den Marschall-Inseln gemein: die Reichsstatistik lässt daher nicht ersehen, in welchem Verhältnis die beiden Schutzgebiete an der Einfuhr ins deutsche Zollgebiet beteiligt sind. Hierher gehören vor allem die Steinnüsse und die Schalen der Kokosnüsse, welche beide als Schnitzstoffe verwendet werden. Erstere hat die Neu-Guinea-Kompagnie nur gelegentlich nach Hamburg gebracht und auch bezüglich der Kokosnussschalen steht der Bismarck-Archipel hinter den Marschall-Inseln weit zurück. Die Einfuhr dieser Artikel, welche als die einzigen eine dauernde Abnahme im Mutterland fanden, betrug 1896: 275 dz = 4000 Mk., 1897: 702 dz = 12 000 Mk. Auch Kopra wird im Bismarck-Archipel weit weniger (ca. 2000—2500 Tonnen pro Jahr) als auf den Marschall-Inseln exportiert; da die Hauptfirma für diesen Artikel eine fremde (Forsyth) ist, so kommt für diesen Exportartikel des Gebietes Deutschland als Bestimmungs-ort wohl überhaupt nicht in Betracht. Perlmutterschalen werden zwar auch auf den Marschall-Inseln gesammelt, doch dürfte der Export im Bismarck-Archipel bedeutender sein; von grossem Belang ist er allerdings auch hier nicht, wie überhaupt diesem Artikel wegen der steigenden Mühen und Kosten der Gewinnung eine Zukunft wohl abzusprechen ist. Die Einfuhr nach Deutschland ist jedoch in den letzten Jahren gestiegen und betrug 126 dz = 30 000 Mk. im Jahre 1896, 140 = 17 000 Mk. im Jahre 1897.

Den Anteil Deutschlands an der Einfuhr des Schutzgebiets von Neu-Guinea zu berechnen, davon muss leider abgesehen werden. Wir kennen zwar aus der Reichsstatistik die Warenmengen und -werte, welche seit 1889 dorthin bestimmt waren. Allein es fehlt zum Vergleich hiermit an einer Tabelle der Gesamteinfuhrmengen, die das Schutzgebiet bezogen hat. Die Neu-Guinea-Kompagnie veröffentlichte zwar ihre Einfuhrwerte für die Jahre 1885—93: dieselben stiegen von 1887 an bis auf etwa eine Million Mark im Jahre 1891 und sank wieder auf 545 000 Mk. im Jahre 1893. Allein die Einfuhr der andern Firmen ist nur ganz vereinzelt angegeben, und ausserdem ist der Wert der Waren loco Schutzgebiet zu Grunde gelegt, so dass diese Angaben nicht zum Vergleich herangezogen werden können. Die Reichsstatistik über die Ausfuhr nach Neu-Guinea weist eine grosse Menge verschiedenartigster Artikel auf, unter denen aber kaum einer hinsichtlich des Wertes besonders hervortritt, und die alle die denkbar grössten Schwankungen aufweisen. Relativ in erster Linie stehen Gegenstände des feineren Tafelgenusses (1896 z. B. für 24 000 Mk.), ferner Salz und Seife; Baumwollwaren spielten bisher eine geringe Rolle, ihre höchste Ziffer ist 35 dz = 21 000 Mk. im Jahre 1890. Dem Gewicht nach von Bedeutung sind Koks (1300 dz i. J. 1896) und besonders in den beiden letzten Jahren Roman-Cement (1896: 43 dz, 1897: 337 dz), letzteres ein erfreuliches Zeichen der Bauhätigkeit in der Kolonie. Schnaps und Schiesspulver werden nur ganz minimal konsumiert; die Reichsstatistik nennt beide Artikel überhaupt nicht.

Dagegen ist der Import von Bier ein beträchtlicher; nach einer Abnahme seit 1894 zeigt sich im letzten Jahr wieder eine bedeutende Zunahme (1896: 418 dz = 15 000 Mk., 1897: 626 dz = 21 000 Mk.).

Die vorstehenden, notwendig sehr spärlichen und lückenhaften Angaben über die Handelsbeziehungen Deutschlands mit dem Neu-Guinea-Schutzgebiet haben ersehen lassen, dass dieselben, an sich noch höchst unbedeutend, im Gesamthandel des Deutschen Reiches überhaupt keine Rolle spielen. Aber man darf nicht vergessen: es handelte sich bisher um den Handel mit einem verschwindend kleinen bis jetzt erschlossenen Teil des Schutzgebietes, und das Hauptverdienst der grössten dort thätigen Handelsgesellschaft, der Neu-Guinea-Kompagnie, ist nicht auf dem Gebiet des Handels selbst, sondern in der Vorbereitung eines kräftigen Handels zu suchen. Wie die grossen Inseln des deutschen Südseegebietes sich geographisch an die wirtschaftlich so hochbedeutenden Sundainseln anschliessen, so teilen sie grösstenteils nach übereinstimmender Ansicht den klimatischen und Bodencharakter dieser benachbarten Länder: man hat speziell Kaiser Wilhelmsland wiederholt mit Java verglichen und dieses Schutzgebiet als den wertvollsten Kolonialbesitz Deutschlands bezeichnet. Die geringen Anfänge, die oben dargelegt wurden, genügen, um uns in den grossen Südseeinseln ein Plantagenland ersten Jahres erkennen zu lassen und wir dürfen mit Grund hoffen, in denselben mit der Zeit einen ähnlich wertvollen Besitz zu erwerben wie ihn Niederländisch-Indien für Holland darstellt. Dieser Vergleich hat aber auch noch von einem andern Gesichtspunkt Interesse: er zeigt, wie ungeheuer viel rascher die Jetztzeit jungfräuliche Gebiete zu erforschen und wirtschaftlich nutzbar zu machen versteht.

Bei den zu Deutschland gehörigen Gruppen von kleinen Südsee-Inseln (Marschall-, seit 1899 auch Karolinen-, Marianen- und Palau-Inseln) lässt schon die geringe Ländermasse der über ein weites Gebiet zerstreuten Eilande eine grössere wirtschaftliche Bedeutung nicht zu, wenn auch die neuesten erworbenen Gebiete noch eine reiche Kulturarbeit vertragen können. Ihre Bedeutung liegt vielmehr in höherem Masse auf politischem Gebiet, indem sie, den grossen Reichen Ostasiens vorgelagert, einen für die deutsche Stellung in der Südsee notwendigen Stützpunkt bilden und in ihrer neuesten Gestaltung ein in sich abgerundetes Herrschaftsgebiet der deutschen Flagge, zugleich trennend und vermittelnd, zwischen den grossen Ländermassen Asiens und Amerikas gelagert sind.

Schlusswort.

Ein Überblick über das bisher zusammengestellte Material führt zu folgendem Ergebnis.

Die Handelsbeziehungen Deutschlands zu seinen Schutzgebieten zeigen, trotzdem sie im allgemeinen über die Anfänge der Entwicklung noch nicht

Tabelle X (Fortsetzung).

4. B i e r.

J a h r	E i n f u h r nach Deutsch - Ostafrika		A u s f u h r aus dem deutschen Zoll- gebiet nach Deutsch- Ostafrika	
	100 engl. Pfd.	1000 Rup. bzw. Doll.	dz	1000 Mk.
1889	—	—	585	12
1890	—	—	568	12
1891	4 740	49 Doll.	2 378	69
1892	4 470	39 „	2 886	84
1893	6 430	44 „	3 798	103
1894	5 970 ¹⁾	52 „ = 105 Rup.	3 991	108
1895	7 090	143 „	5 838	160
1896	5 370	104 „	4 586	163
1897	5 930	105 „	5 473	181

Tabelle XI.

Schiffsverkehr in Jaluit (Marschall-Inseln)

J a h r	Gesamtzahl der Schiffe (Einklarirungen)		davon		
	Schiffe	Reg.-Tons	deutsche	amerikanische	englische
1888	65	6 835	—	—	—
1889	87	7 701	20	26	2
1890	91	11 437	21	43	7
1891	75	9 535	16	32	7
1892	64	7 973	23	24	4
1893	56	10 514	23	4	6
1894	75	8 793	53	4	5
1895	68	8 937	54	—	—
1896	66	10 956	50	—	—
1897	76	10 817	59	17 fremde ²⁾	

¹⁾ Die koloniale Statistik giebt an: 1597 000 engl. Pfd. = 52 000 Dollars; hier stimmt die Wertzahl zur Gewichtsmenge so wenig, dass die Annahme naheliegt, es beruhe die Ziffer 1 auf einem Versehen (cf. hierzu Kol.-Bl. 1895 S. 606).

²⁾ Im übrigen meistens Schiffe der Eingeborenen.

Tabelle XII.

Schiffsverkehr in den Häfen von Neu-Guinea mit Bismarck-Archapel.

J a h r	Konstantinhafen		Nusa - Hafen	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1888	25	4 695	24	3 043
1889	17	5 052	16	2 133
	Friedrich-Wilhelmshafen		Herbertshöhe	
1890	} Angaben für diese Jahre fehlen			
1891				
1892	28	14 128	62	23 354
1893	45	27 159	87	27 053
1894	45	26 149	96	28 715
1895	43	31 367	115	35 557
1896	?	?	97	52 679
1897	25	31 505	105	52 108

Tabelle XIII

J a h r	Seereisen deutscher Schiffe von Häfen der deutschen Gebiete in der Südsee ¹⁾					
	nach solchen		nach Ostindien und den indischen Inseln		nach den übrigen Ländern der Südsee	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1888	38	1 502	—	—	18	5 015
1889	80	11 366	6	1 614	12	2 911
1890	33	3 054	7	1 785	17	2 096
1891	22	5 248	3	1 269	10	2 682
1892	44	7 985	1	731	8	1 096
1893	58	31 122	5	5 395	7	1 309
1894	80	38 576	6	6 474	21	3 769
1895	71	56 099	6	10 278	15	1 969
1896	58	55 586	7	10 313	9	1 073
1897	34	52 342	6	10 278	11	1 188

¹⁾ Für die Fahrten in umgekehrter Richtung sind entsprechende Zahlen zu setzen

Tabelle XIV.

Auswärtiger Handel des deutschen Zollgebiets mit
Deutsch-Neu-Guinea (nebst Marschall-Inseln).

J a h r	E i n f u h r aus Deutsch - Neu - Guinea		A u s f u h r nach Deutsch - Neu - Guinea.	
	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.
	1889	370	73	13 849
1890	2 595	64	13 262	240
1891	2 445	185	11 174	259
1892	5 338	17	5 516	138
1893	473	136	4 926	191
1894	5 725	132	9 526	203
1895	2 101	190	4 498	110
1896	1 074	10	20 331	235
1897	1 779	113	5 609	224

Tabelle XV.

J a h r	1. T a b a k			2. N u t z h o l z	
	Produktion in Neu-Guinea	Einfuhr in das deutsche Zollgebiet		Einfuhr in das deutsche Zollgebiet	
	dz	dz	1000 Mk.	dz	1000 Mk.
1889 . . .	147	3	1	—	—
1890 . . .	230	—	—	—	—
1891 . . .	249	50	8	18	—
1892 . . .	543	11	1	199	5
1893 . . .	800	19	1	164	4
1894 . . .	770	38	11	24	1
1895 . . .	525	35	11	126	3
1896 . . .	485	70	18	559	14
1897 . . .	396	141	48	698	17