

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

**1294. Anon. 1905. "Kabelstation Jap." [Cable station of Yap].
Deutsche Kolonialzeitung 22, n° 19, p. 186.**

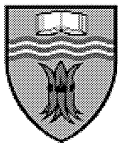
Item on the opening of the cable station on Yap on 28 April 1905 with the connection to Menado on Celebes and the connection to Guam. The item comments that German telegraphy has now become independent of the British cable network. The trans-Siberian cable had been blocked for private traffic since the outbreak of the Russian-Japanese war. The new connection now allows for independent traffic.

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 Blockbau gewählt, eine unter Wasser aus lose aufeinander geschichteten Stein- oder Betonblöcken bestehende Kaimauer-Konstruktion. Kleine Bauten, wie Landbrücken und Dalben, sind in Tsingtau allerdings aus Eisen erbaut die Schutzmaße für das Schwimmdock aus Beton. Für die Kaimauer des Tsingtauer Hafens ist dagegen eine ganz neue, von dem Geheimen Marinebaurat Rechtern erfundene Konstruktion zur Verwendung gekommen. Der Unterbau ist ein hölzerner Pfahlrost, der gegen den Bohrwurm durch eine Kies-schüttung, die die Pfähle vollständig umhüllt und durch eine steinerne Wand, die die Konstruktion nach dem Wasser zu abschließt, geschützt ist. Diese steinerne Wand besteht aus dicht nebeneinander stehenden Betonpfählen, den sogenannten Betonspundbohlen, die wie Holzpfähle eingerammt werden können und im Tsingtauer Hafen zum allerersten Male Anwendung gefunden haben. Sie ist zuverlässig, leicht herzustellen und billig. Ein Meter Kailänge kostet 2000 M, in der Blockbaukonstruktion 4000 M.

Südsee.

Aus dem Bismarck-Archipel.

Aus Matupi wird uns geschrieben: Am 10. Februar traf S. M. S. „Condor“ von den Karolinen kommend in Herbertshöhe ein, von wo er zunächst mit dem Gouverneur an Bord eine Rundfahrt nach dem Kaiser Wilhelmsland bis nach Berlinhafen unternahm. Am 10. März kehrte das Schiff zurück. Dann wurden in Simpsonhafen Schießübungen mit Geschützen und Torpedos vorgenommen und am 20. März die Reise nach Sidney fortgesetzt, woselbst die Ankunft infolge einer Rundreise in den deutschen Salomons-Inseln erst Anfang April erfolgte.

S. M. S. „Möve“ hat die Vermessung der Küste Neupommerns von Kap Wirara bis Kap Orford erledigt, so daß die baldige Ausgabe einer Seekarte des St. Georgskanals zu erwarten ist. Nach Vornahme gründlicher Kesselreinigung wird „Möve“ demnächst nach Mecklenburg versetzt, um anschließend an die früheren Vermessungen im Aufsehrwasser die dortige Küste aufzunehmen. — Nachdem am 21. Januar von Hongkong kommend der N. D. S.-Dampfer „Willehad“ in Matupi eingetroffen und in den Dienst Yokohama-Sidney eingeteilt ist, hat das Schutzgebiet eine vierwöchentliche Verbindung sowohl nach China wie nach Australien.

Ueber die bisherigen Erfahrungen mit der Besiedlung des Bainingdistrikts mit Farmern aus Queensland ist noch zu wenig bekannt geworden, um eine Berichterstattung zu rechtfertigen. Starke Stürme im Februar haben in einigen Pflanzungen viel Schaden ausgeführt. In Matupi, Herbertshöhe und Umgegend wurden heftige Erdbeben verspürt. Da heftige Niederschläge gefallen sind und ihnen herrlicher Sonnenschein folgte, so dürften die Ernteausichten anhaltend gute sein.

Der Brückenbau des N. D. S. im Simpsonhafen schreitet langsam vorwärts, weil die Dampfer jedesmal nur eine sehr beschränkte Zahl der etwa 60 Fuß langen Pfeiler, die auf Deck verladen werden müssen, mitbringen können. Die Anlage wird kaum vor dem 1. Januar 1906 dem Betrieb übergeben werden können.

Kabelstation Jap.

Nach einem Telegramm des Bezirksamtmanns aus Jap ist die dortige Kabelstation des deutsch-niederländischen Kabels am 28. April eröffnet worden. Damit ist die Verlegung des Kabels Menado-Jap-Guam glücklich zu Ende geführt und die holländischen Kolonien in Hinter-Indien sowie ein Teil der deutschen Besitzungen in Ostasien und im Stillen Ozean sind von den britischen Kabeln unabhängig geworden, die, seitdem durch den ostasiatischen Krieg die sibirische Landlinie für den privaten Telegrammverkehr gesperrt war, wieder einmal die einzige Kabelverbindung mit fast ganz Ostasien und Hinterindien bildeten. Es wird sich noch ein Kabel von Jap nach Shanghai anschließen, das dann auch Tsingtau in diese Verbindung mit einbezieht.

Chinesische Arbeiter.

Nach der letzten Märznummer der Samoanischen Zeitung war die Ankunft des Chinesentransports in der zweiten Hälfte des April zu erwarten. Am 28. März wurde mit dem Vertreter einer Gesellschaft über Maßregeln bei der Landung der chinesischen Arbeiter verhandelt. Nach Ausschreibung der landungsunfähigen Chinesen wird die Reihenfolge der Abnehmer durch das Los festgesetzt. Die chinesischen Arbeiter werden dann in der Reihenfolge der Transportliste den ausgelosten Abnehmern übergeben, denen sodann die Verantwortlichkeit für Verpflegung und Unterbringung zufällt. Der ärztlichen Pflege bedürftige Chinesen sind nach der Landung in das Regierungshospital abzuführen, von wo nach Untersuchung durch den Regierungsarzt diejenigen, die nicht mit gemeingefährlichen Krankheiten behaftet sind, den Arbeiterabnehmern ausgehändigt werden.

Aus fremden Ländern und Kolonien.

Portugal.

Ein Bahnbau im deutsch-portugiesischen Grenzdistrikte Südwestafrikas.

Die drei südlichsten prächtigen Häfen Angolas (Mossamedes, Alexanderhafen und Tigerbai) sind bereits wiederholt als Kopfstation für Eisenbahnbauten zur Erschließung des Hinterlandes in Aussicht genommen worden, auch die Verbindung der Stadt-Kupferminen Deutsch-Südwestafrikas mit der Küste war bekanntlich ursprünglich vom Alexanderhafen oder der Tigerbai aus unter Ueberbrückung des deutsch-portugiesischen Grenzflusses Kunene geplant, aber während seitens der deutschen Bankengruppe die Bahn am Westrande des parallel zur Küste entlang ziehenden Shella-Gebirges projektiert war, verlangte die portugiesische Regierung die Linienführung über das ungefähr 2000 m hohe Shella-Gebirge hinweg, um die wichtigste Station der portugiesischen Herrschaft im deutsch-portugiesischen Grenzdistrikte, Humbe, an die Bahn anzuschließen. Sowohl dies Projekt, wie auch das Projekt des Transafrikan Railway Syndicate, das zufolge der Konzession vom Jahre 1899 den Alexanderhafen zunächst mit Humbe verbinden wollte, wie auch frühere Projekte (so das 1888 gestellte Konzessionsgesuch der bekannten Forcher Capello und Zvens betreffs einer Eisenbahn von Mossamedes über Caconda nach Bihé) gelangten sämtlich nicht zur Ausführung. Zwei Gründe sprechen aber dafür, auf das schnellste und energischste einen Bahnbau in Angriff zu nehmen, nämlich erstens ein strategischer, um Truppen- und Probiantransporte zu der unvermeidbaren Expedition gegen die portugiesischen Ovambostämme zu erleichtern, zweitens ein ökonomischer, um das gesunde und fruchtbare Hochland von Mossamedes zu entwickeln und ihm Absatz an der Küste zu verschaffen. Bekanntlich hatte die portugiesische Regierung im vorigen Herbst eine Expedition von 1800 Mann gegen die portugiesischen Ovambostämme der Kuamatas und Kuanjamas östlich vom Kunene entsandt (von den 50 000 Kuanjamas sitzen 10 000 auf deutschem Boden), teils um diese Stämme für jahrelange Uebergriffe zu bestrafen, teils um jene Grenzdistrikte de facto in Besitz zu nehmen. Diese Expedition erlitt am 25. September vorigen Jahres eine schwere Niederlage am Kunene unweit Humbe. (Vergl. Kolonialzeitung Jahrg. 1904 Nr. 40, 43, 44, Jahrg. 1905 Nr. 1, 9.) Es handelt sich nun für die Portugiesen darum, diese Scharte, bei der sie 251 Mann an Toten verloren, auszuweichen, rechtzeitig gegen etwaiges aggressives Vorgehen der Ovambos Vorkehrungen zu treffen und durch eine gewisse Machtentfaltung andere Stämme vom Anschluß an die Kuamatas und Kuanjamas abzuhalten. Es ist daher ganz natürlich, daß die portugiesische Regierung zunächst darauf bedacht nimmt, auf dem besten Zugangswege zu den Kuneneländern, nämlich Mossamedes—Shella—Humbe, die Durchstrecke in der Küstenzone durch eine Eisenbahn zu überwinden. Nach dem Verlassen von Graul, 4½ Stunden von Mossamedes entfernt, folgt nämlich eine 14 stündige Durchstrecke bis man den Munhmo von José Luiz erreicht, und wenn auch wahrscheinlich unterirdische, vom Shella-Gebirge herabkommende Flüsse vorhanden sind, so waren doch bisher die Schwierigkeiten, ganz besonders für die Zugtiere, große. Freilich entwickelt sich die Vegetation dann schnell, und von Capangombe an, 27 Stunden von der Küste entfernt, 532 m über dem Meere, ist sie bereits üppig. Wie gesagt, um diese für Menschen und besonders für Vieh gefährliche Durchstrecke zu überwinden, sowie um das in 1400 bis 1800 m Seehöhe liegende sehr gesunde und fruchtbare Hochland von Mossamedes zu entwickeln, wofür seit 25 Jahren hauptsächlich Buzen Korn, Mais, süße Kartoffeln anbauen und Vieh züchten, plant die portugiesische Regierung einen Bahnbau. Das Projekt ist am 14. April in den Cortes zur Vorlage gelangt. Es ist vorgesehen, mit einem portugiesischen Banthause eine Anleihe bis zur Höhe von 6 Millionen Mark abzuschließen, um damit die Mossamedes-Bahn in einer Spurweite von 60 cm zunächst bis zum Shella-Gebirge zu bauen. Zinsen und Amortisation werden 5¼ Prozent nicht überschreiten und hat die Rückzahlung innerhalb 75 Jahren zu erfolgen. Die Lasten der Anleihe sind aus den Einnahmen der Bahn und einem alljährlich im Budget Angolas auszuwerfenden Betrage zu bestreiten. Bau und Betrieb der Bahn liegt in den Händen der portugiesischen Regierung. In der Begründung der Vorlage wird ausgeführt, daß die im Bau begriffene Eisenbahn Sobito—Benguela—Ostgrenze (welche eng mit der Tanganyika Concessions Ld., der Zambesia Exploring Co. und der Cassinga Concessions Ld. zusammenhängt), im günstigsten Falle erst April 1908 Caconda erreichen wird, während kürzliche Vorfälle schnelle und leichte Verbindungen nach dem Inneren Südangolas, wenigstens im Anfange des Shella-Weges, erheischen. Die Bahn in jenem südlichsten Teile Angolas werde sowohl für die schnelle Entwicklung jenes Gebietes, wie für die Erhaltung der Souveränität und