

# GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

*compiled by Dirk HR Spennemann*

**1466. Rikisch, Emil. 1901. "Postdampferverbindung der deutschen Südseeinseln." [Mail by steam ship for the German South Sea islands]. *Deutsche Kolonialzeitung* 18, n° 51, p. 503.**

Brief item on the establishment of a mail steamer connection between Sydney and HongKong, to be serviced by the Oceana of the Jaluit Gesellschaft. The discontinuation of the Norddeutscher Lloyd service via Saipan is mentioned.

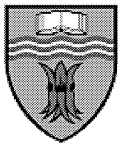
---

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

angegangen worden, das am Kongo beliebte Konzessionswesen nicht auch in den anderen westafrikanischen Besitzungen einzuführen, jedoch ohne Erfolg, wie die Eisenbahnkonzession in Dahome beweist.

Auch aus dem unabhängigen Kongostaat kommen Beschwerden. Die dort ansässigen Handelsfirmen beschwerten sich in einer Eingabe aus Boma vom 10. August d. J. an den König Leopold über die Höhe der Ein- und Ausfuhrzölle und führen aus, daß am unteren Kongo die Gewinnung von Landeserzeugnissen abnimmt: 1. weil die Eingeborenen sich durch Auswanderung auf französisches und portugiesisches Gebiet der gewaltsamen Einstellung in die Schutztruppe oder dem Zwang zur Hülfeleistung bei öffentlichen Arbeiten entziehen; 2. infolge der Arbeitslosigkeit auf der Kongo- und der im Bau begriffenen Mayumbabahn; 3. des Wegzuges von Arbeitern nach den Pflanzungen des Mayumbebezirks. Daran wird sich wohl nichts ändern lassen. \* \* \*

REISEN DER DEUTSCHEN KOLONIALZEITUNG

## Postdampferverbindung der deutschen Südseeinseln.

Von Emil Nikisch.

Von den beteiligten Kreisen wird die Nachricht mit Freuden begrüßt werden, daß der von der Saluitgesellschaft für das Jahr 1902 eingereichte Fahrplamentwurf des Dampfers „Oceana“ nunmehr von dem Herrn Reichskanzler genehmigt worden ist. Bereits in der vorigen Nummer der „Deutschen Kolonialzeitung“ war in dem Artikel über die Fahrpläne der Reichspostdampferlinien erwähnt worden, daß der Wegfall der von dem Norddeutschen Lloyd im Jahr 1901 versuchsweise betriebenen Linie Hongkong—Sydney eine Umgestaltung der durch Vertrag festgelegten Schiffsverbindungen nach den Marshall-Inseln und den Karolinen recht wünschenswert erscheinen ließe; denn die Beibehaltung des ursprünglichen Vertrages mit der Saluitgesellschaft, welcher nur die Rundfahrt Sydney, Saluit, Kusaie, Ponape, Ruf, Yap, Palau, Ponape, Saluit, Sydney bedang, würde den Verkehr einiger unserer Südseeinseln mit Europa im nächsten Jahr auf vier Verbindungen über Sydney mit verhältnismäßig langer Fahrtdauer beschränkt haben, während bisher durch die Anschlüsse, welche die Lloydlinie gewährte, acht Verbindungen vorhanden waren. Ferner lag es im Bedürfnis, den Betrieb der zwischen Saluit und Ponape unterhaltenen Linie sowohl auf den Bismarck-Archipel auszudehnen, um dem Gouverneur für den Verkehr mit den ihm unterstellten Bezirksämtern eine schnelle und sichere Gelegenheit zu schaffen, als auch durch die Herstellung eines Anschlusses an die ostasiatische Reichspostdampferlinie für die Rohstoffe der Südseeinseln einen Weg zu neuen Absatzgebieten, insbesondere in Asien, zu öffnen. Allen diesen Wünschen ist der neue Vertrag dadurch gerecht geworden, daß aus der bisherigen, von dem Dampfer „Oceana“ ausgeführten Rundfahrt die Linie Sydney—Hongkong geschaffen worden ist, welche auf der Ausreise über Saluit, Kusaie, Ponape, Ruf, Yap führt und auf der Heimreise Yap, Herberhöhe, (nach Bedarf auch Matupi), Ruf, Kusaie, Saluit anlauft. Die Abfahrts- tage von den Kopfpunkten sind in regelmäßigen Abständen von je 18 Wochen in fast unmittelbarem Anschlusse an die australische und die ostasiatische Reichspostdampferlinie vereinbart. Da die Abfahrt des vertragsmäßig mit einer Geschwindigkeit von 8—9 Knoten fahrenden Schiffes von Sydney und Hongkong nicht früher erfolgen darf, als bis die europäische Post an Bord ist, so ist zu erwarten, daß auch bei etwa eintretenden, geringen Verspätungen der Dampfer der Hauptlinien die in 8—9wöchigen Zwischenräumen regelmäßig wiederkehrende Verbindung vollständig gesichert ist.

REISEN DER DEUTSCHEN KOLONIALZEITUNG

## Die Entwicklung des Kiautschou-Gebietes.

Von Maerder, Hauptmann im Großen Generalstabe.

### 3. Die wissenschaftliche Erschließung.

(Schluß aus Nr. 50. — Vgl. die Karte auf S. 491.)

Dagegen scheint mir eine andere Arbeit ebenso wichtig wie eilig zu sein, das ist die Herstellung einer Karte des Einflußgebietes

in einem für militärische Operationen brauchbaren Maßstabe, am besten 1 : 100 000. Eine derartige Karte würde nicht nur dem Gouvernement in dem nicht wünschenswerten Falle abermaliger kriegerischer Verwicklungen im Einflußgebiet Zeit und Kräfte sparen und alle Operationen einfacher und sicherer gestalten, sie würde auch allen wirtschaftlichen, besonders geologischen Untersuchungen eine bedeutende Hülfe sein und ihren Wert erheblich erhöhen.

Eine solche topographische Aufnahme des Einflußgebietes ist jetzt, nachdem durch die Eisenbahn und durch die Festlegung der, südlich der Kiautschou-Bucht gelegenen Küste ein, wenn auch großer, Rahmen gegeben ist, ohne erhebliche Mittel und zu einem Teil sogar mit den in Tjingtau befindlichen Kräften auszuführen. Daß in späteren Jahren ähnliche Arbeiten auch in großen Teilen des mittleren und westlichen Schantung von uns auszuführen sind, liegt auf der Hand. Sind doch seit mehr denn Jahresfrist Offiziere als Feldtopographen mit Arbeiten in Pektshili beschäftigt, wo ausschließlich militärische Interessen vorliegen. Wieviel wichtiger sind also derartige Arbeiten in der Provinz, auf deren Produktionskraft die Zukunft unserer Kolonie beruht, deren genaue Kenntnis für diese Kolonie also von höchster Wichtigkeit ist! Die Kenntnis eines unbekanntes Gebietes wird ja vor allem durch eine kartographische Darstellung desselben befördert. Wenn sich seit den Zeiten des Hauptmanns von Moltke zahlreiche Offiziere gefunden haben, welche die Freude an topographischen Arbeiten, an der Erschließung wenig bekannter Erdstrecken nach Kleinasien getrieben hat, so kann man hoffen, daß sich auch für die vielleicht weniger interessante, aber für Deutschland wirtschaftlich wichtigere Erforschung Schantungs freiwillige Arbeiter finden werden.

Hand in Hand mit der Vermessung ist in Tjingtau von den Katasterbeamten gearbeitet worden, welche in das trigonometrische Dreiecksnetz eine Kleintriangulation einschalteten über ein Gebiet, östlich bis zur Linie Tschanso-Kuschau, sodas gegen 3000 ha für eine Detailvermessung vorbereitet sind. Diese ist im Maßstab 1 : 2000 für das Stadtgebiet bereits fertiggestellt. Die sonstige Arbeit des jetzt selbständigen Katasteramtes besteht hauptsächlich in der Uebertragung des Bebauungsplanes in das Gelände, in der Aufteilung des von der Regierung angekauften Landes in Parzellen, in der Vermarkung der letzteren und der Beschaffung der Unterlagen für die Festsetzung ihres Verkaufswertes und in der ständigen Berichtigung des vorhandenen Kartenmaterials durch Eintragung neuer Anlagen.

### b) Meteorologische Beobachtungen.

Es ist von den Leitern der Kolonie vom Augenblick der Besetzung an erkannt worden, welche außerordentliche Wichtigkeit genauen meteorologischen Beobachtungen innewohnt. Die klimatischen Verhältnisse Schantungs waren nur recht oberflächlich bekannt. Es war nicht nur zur Beurteilung der sanitären Verhältnisse erforderlich, einwandfreie Beobachtungen zu erhalten; die bevorstehenden Arbeiten der Hafenbau- und Hochbauverwaltung sowie des Forstamts, die Ausführung der Kanalisation und Wasserleitung, die lebhaft gewünschte Entwicklung Tjingtaus zum Erholungsort für die europäischen Bewohner der chinesischen Küstenstädte machten die Einrichtung eines geordneten meteorologischen Dienstes, die allen billigen Anforderungen der Wissenschaft und Praxis zu genügen hatte, dringend wünschenswert. Vom Beginn der Besetzung an wurden daher durch den Gouvernementsarzt Beobachtungen angestellt und diese durch die Aufzeichnungen der in Tjingtau ankommenden Kriegsschiffe ergänzt. Im Mai 1898 erhielt dann die Kolonie im Leiter der Vermessungen, Kapitänleutnant Deimling, eine wissenschaftlich vorgebildete Kraft.

Es wurde neben dem Strandlager ein besonderes Observatorium, das zugleich auch astronomischen Zwecken zu dienen hatte, erbaut und ein regelmäßiger Beobachtungsdienst durchgeführt, der sich besonders auf Luftdruck, Temperatur, Feuchtigkeitsgehalt der Luft, Windstärke, Niederschläge und Bewölkung erstreckte. Diese Zentralstation erhielt auch eine Anzahl selbstregistrierender Instrumente, wie Anemograph, Thermograph, Barograph, Plutimeter und Regentmessen. Ihre Beobachtungen wurden vervollständigt durch diejenigen einer Reihe von Nebenstationen, welche auf den militärischen Grenzstationen, sowie auf der Leuchtturminsel Tschalien tau errichtet