

3. Die Gazellehalbinsel im Bismarckarchipel in ihrer Bedeutung für Handel und Verkehr. *)

Die Gazellehalbinsel blüht von Jahr zu Jahr wirtschaftlich empor und wird auf lange Jahre hin in dieser Richtung ihre Bedeutung behaupten. Durch ihre zentrale Lage ist sie vorzüglich geeignet, als Ausgangspunkt für kulturelle Unternehmungen in anderen Teilen des Archipels zu dienen, und ihre Häfen bilden wichtige Stützpunkte der Schifffahrt. Die Bedeutung der Keede von Herbertshöhe und des kleinen Hafens von Matupi, sowie des Simpsonhafens ist seit Jahren im Wachstum. Die imaginären Gefahren für die Schifffahrt, welche auf früheren Karten dieser Gegend verzeichnet waren, veranlaßten die Schiffsführer, sie in weitem Bogen zu umgehen. Bei den Rekognoszierungen der Kaiserlichen Kriegsmarine hat sich jedoch herausgestellt, daß der größte Teil der angeblichen Gefahren nicht vorhanden ist, so wählen von Jahr zu Jahr immer mehr Schiffe diesen näheren Weg, statt durch die gefährliche, an Riffen und anderen Schifffahrtshindernissen reiche Torresstraße zu gehen. Die Kohlendepots auf der Insel Matupi bilden einen wichtigen Stützpunkt für den Dampferverkehr auf dieser Strecke. Derselbe hat sich von Jahr zu Jahr gehoben, proportional mit dem Aufschwung der Kolonie und mit dem Wachstum des jungen Australischen Staatenbundes. Aus den neueren Volkszählungen darf man den Schluß ziehen, daß Australien nach etwa 100 Jahren eine Bevölkerung von etwa 30 Millionen Menschen haben wird; dies sowie der enorme Verkehr mit dem an Bedeutung ebenfalls fortwährend zunehmenden Ostasien muß unbedingt auch eine günstige Rückwirkung auf den Bismarckarchipel ausüben. Es werden neue, leicht zugängliche Absatzgebiete für tropische Erzeugnisse geschaffen werden, und der Archipel, von dem aus Australien in wenigen Tagen zu erreichen ist, wird imstande sein, einen großen Teil des Bedarfes zu decken.

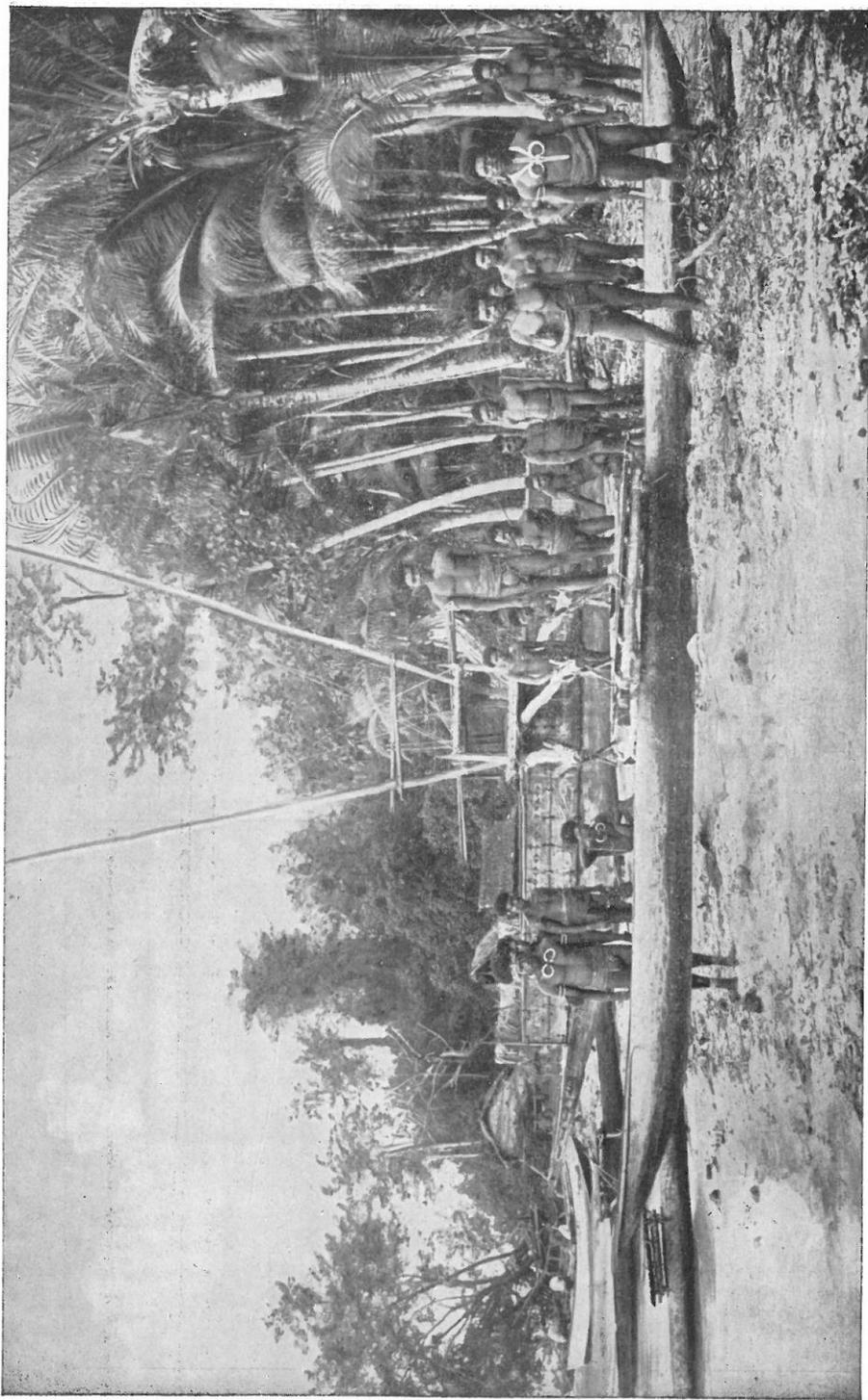
Alles dies liegt heute noch in weiter Ferne, aber von einem Jahrzehnt zum andern ändern sich die Verhältnisse zum Bessern. Im Jahre 1882 beschränkte sich der Verkehr mit der Außenwelt auf die Fahrten einiger kleiner Segelschiffe, welche die anässigen Firmen für ihre Handelsunternehmungen unterhielten; dann und wann in langen Zwischenräumen erschien auch wohl ein größeres Segelschiff, um die gesammelten Produkte zu verschiffen; Kriegsschiffe sprachen gelegentlich vor und waren nur zu froh, wenn sie wieder fort dampfen konnten. Postverbindung über Australien bestand drei- bis viermal

*) Aus: „Dreißig Jahre in der Südsee. Land und Leute, Sitten und Gebräuche im Bismarckarchipel und auf den deutschen Salomoinfeln. Von R. Parkinson. Herausgegeben von Dr. B. Anfermann. Mit 56 Tafeln, gegen 100 Textbildern und Uebersichtskarten. 28 zehntägige Lieferungen à 50 Pfg. Verlag Strecker und Schröder, Stuttgart. (Siehe Abbildungen S. 50 u. 61.)

im Jahre. Alles dieses hat sich bereits geändert. Regelmäßig fahrende Salondampfer des Bremer Lloyd und einer Australischen Linie vermitteln den Post- und Frachtverkehr zwischen dem Archipel, Sydney, Singapore, Hongkong und Japan; Ansiedler und Ansiedlungen mehren sich, und die Einfuhr von Waren wie die Ausfuhr von kolonialen Erzeugnissen ergibt von Jahr zu Jahr immer höhere Zahlen.

Trotzdem hat der deutsche Unternehmungsggeist, der sich sonst allen neuererschlossenen Gebieten der Erde mit Eifer zuwendet, bisher die Inseln des Bismarckarchipels, trotz aller günstigen Umstände nicht der Beachtung gewürdigt, die sie in so hohem Maße verdienen. Der Grund dafür ist theils die oberflächliche und mangelhafte Kenntnis des Archipels, welche in allen Kreisen der Gesellschaft Deutschlands herrscht, theils auch die schlechten Erfahrungen, welche die Berliner Neuguinea-Kompanie vor Jahren in Kaiser-Wilhelms-Land machte. Das „Schutzgebiet der Neuguinea-Kompanie“ wurde fast immer in Zusammenhang mit traurigen und entmutigenden Nachrichten genannt und selbst schönfärbende Schilderungen wie die des Herrn Dr. Finsch und vor allem die des Herrn Hugo Zöller, vermochten nicht, den nachteiligen Eindruck zu verwischen, den die fortwährenden Hiobsposten aus dem Schutzgebiet hervorbrachten. Da der Bismarckarchipel in der Gesamtbenennung „Schutzgebiet der Neuguinea-Kompanie“ eingeschlossen war, hat dies zur Folge gehabt, daß der üble Ruf des deutschen Theiles von Neuguinea auch auf das Inselgebiet ausgedehnt worden ist, eine Schlußfolgerung, so unlogisch wie unbegründet, obgleich wohl entschuldbar bei der oberflächlichen Kenntnis unserer bedeutendsten Südseefolonie.





Neuginea-Canoe-Typ auf den „Stieblichen Inseln.“