



Rabaul, Bismarck Arkipelets hovedby *

Geografisk Tidsskrift, Bind 62 (1963)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/gto/gto_0062-PDF/gto_0062_70566.pdf

Link til website:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=70566>

pdf genereret den : 22/5-2008

Rabaul, Bismarck Arkipelets hovedby*

Af Sofus Christiansen

Abstract

Rabaul in the Gazelle Peninsula of New Britain - Australia's Trust Territory of Papua and New Guinea - is taken as a town-type characteristic of tropical regions in recent and rapid development. An essay is made to investigate functions and differentiation in quarters of the town and ownership-relations are reviewed.

Når områder med gammel og høj kultur undtages, findes der i troperne bemærkelsesværdigt få byer. Generelt er i de nævnte dele af troperne de lidt større byer alle ny, opvokset efter at kontakten med europæisk kolonisation er blevet etableret. Der synes at knytte sig visse fælles træk ved deres anlæg og funktion, således at man måske tør hævde, at Rabaul på Gazellehalvøen i den nordøstlige del af New Britain i Bismarck Arkipelet (se fig. 13 i nærværende hæfte side 14) repræsenterer en universel bytype: den tropiske centralby af ny dato.

Det foreliggende forsøg på en nærmere karakteristik er baseret på et desværre ukomplet materiale, dels indsamlet under »Noona Dan-ekspeditionen« 1962, dels tilvejebragt ved stor imødekommenhed fra de stedlige myndigheder.

Udvikling

Rabaul er en nyere by end de fleste. Først i 1872 blev området, hvor byen nu ligger, optaget på kort af Capt. *Simpson* med krydseren »Blanche«. Den ydre del af byens fortrinlige havn kaldes siden »Blanche Bay« og den indre »Simpson Harbour«. I 1872 var der ingen bebyggelse på Rabauls plads. Først 10 år senere begyndte en tysk plantagedrift i området, nogle år før den tyske annektion af hele Bismarck-Arkiøpet, der igen året efter fulgtes af overtagelsen af hele den nordøstlige del af New Guinea. Ret hurtigt oprettedes et tysk administrationshovedkvarter ved Herbertshöhe (det nuværende Kokopo), ca. 20 km fra stedet, hvor Rabaul senere anlagdes. For-

* Noona Dan paper no. 7.

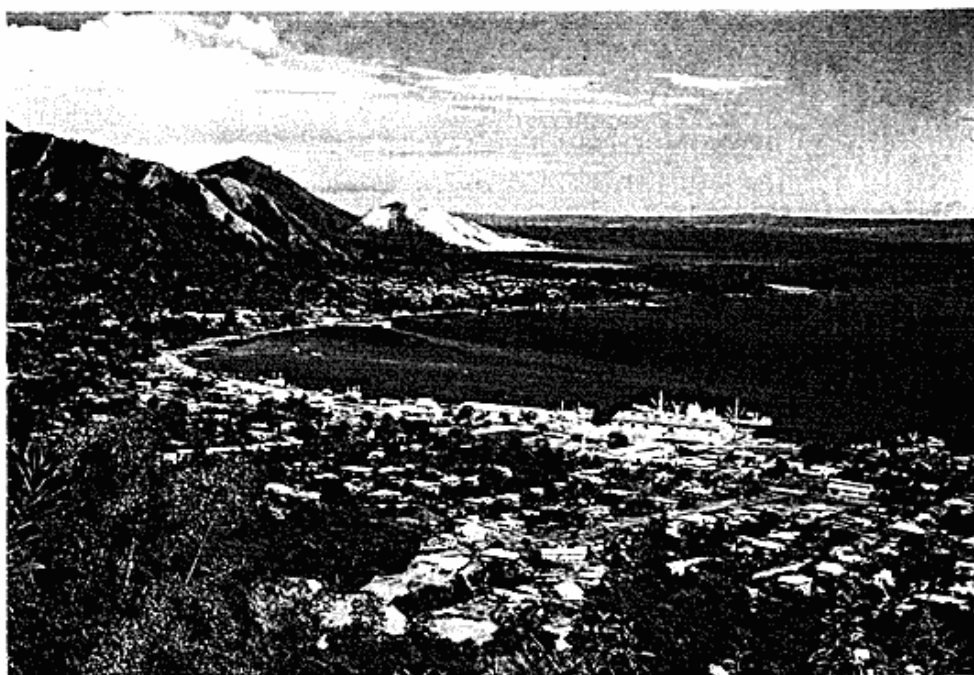


Fig. 1. Udsigt over Rabaul fra det vulkanologiske observatorium. Midt i billedet ses den moderne, dybe havn; tv. Rabauls „ældre“ hydele. I baggrunden den nye vulkan Tavurvur og på halvøen foran denne et glimt af Rabauls flyveplads.

Fig. 1. View of Rabaul from Observatory Hill. The modern part of the harbour is seen in front; to the left the site of „ancient“ Rabaul. In the distance the new cone of the volcano Tavurvur and a glimpse of Rabaul's airport is seen.

holdene ved Kokopo er imidlertid ikke gunstige for havneanlæg. 1910 anlagde man derfor en ny by, Rabaul, på et sted, der siges at være udpeget af den myteomspundne, sikkert meget kloge »Queen Emma«. Denne polynesierinde var medejer af handels- og plantageselskabet Forsayth & Co. og havde derved rådighed over den jord, Rabaul byggedes på, liggende på en smal kystslette inderst i et gammelt sprængkrater kranset af vulkanerne Kombiu (Moderen), Turanguna (»Sydlige Datter«), Tavurvur, Rabatana, Tovanumbatir (»Nordlige Datter«) og Vulcan.

Indtil første verdenskrig udviklede den ny by sig hurtigt, bl. a. ved at en del kinesiske kontraktarbejdere opgav at arbejde i planterne og slog sig ned i byen, hovedsagelig som småhandlende (den kinesiske indvandring er senere blevet stoppet ved den australske Immigration Act, der også gælder for territoriet). 1919 kom »Schutzgebiet Neu-Guinea« under australsk forvaltning, men Rabaul forblev administrationshovedsæde for Bismarck Arkipelet og har været det siden, når der ses bort fra perioden med japansk okkupation under sidste verdenskrig og en kort efterkrigsperiode.

Imidlertid er det ukorrekt at påstå, at det nuværende Rabaul er den samme by. To gange er byen nemlig blevet så ødelagt, at dens eksistens var truet. Den 28.-30. maj 1937 medførte et vulkanudbrud således meget store tab af menneskeliv (ca. 300) og materiel. (Mod fremtidige katastrofer af denne art søger man at sikre sig ved at holde vulkanerne under konstant observation). Ødelæggelserne under sidste verdenskrig, da byen var basishavn for det japanske fremstød mod Australien via New Guinea, var dog af meget større omfang.

Funktioner

Energien, hvormed Rabaul efter hver ødelæggelse er blevet bygget op, er beundringsværdig. Den har sikkert sin rod i byens vigtige funktioner, der især synes bestemt af den centrale beliggenhed i Bismarck Arkipelet, yderligere akcentueret ved tilstedeværelsen af en naturhavn, der betegnes som en af de bedste i det vestlige Stillehav (fig. 1). Ydermere er Rabauls nærmeste omegn på Gazellehalvøen frugtbar og velopdyrket, hvilket bl. a. viser sig i, at ca. 50.000 af New-Britains 110.000 indfødte og størsteparten af øens 4.900 ikke-indfødte beboere lever der (i en officiel kilde angives 95 % af New Britains ikke-indfødte befolkning at bo i Rabaul, hvilket dog må anses for noget for højt ansat).

Til belysning af Rabauls funktioner forefindes ikke noget direkte anvendeligt materiale. For hele New Britain findes imidlertid en opgørelse over den ikke-indfødte befolknings beskæftigelse ca. 1960.

Tabel 1 Beskæftigelsen i New Britain District 1960

| <i>Occupation of non-indigeneous population 1960, New Britain District</i> | | <i>i % af erhvervsaktiv befolkning</i> | |
|--|--|--|----|
| <i>Primary production</i> | Primær produktion (landbrug, skovbrug, fiskeri o. s. v.) | 293 | 12 |
| <i>Mining and Quarrying</i> ... | Minedrift | 1 | — |
| <i>Manufacturing</i> | Industri og håndværk | 223 | 9 |
| <i>Electricity</i> | El-forsyning | 19 | 1 |
| <i>Building, Construction</i> ... | Byggeri, anlægsvirksomhed .. | 169 | 7 |
| <i>Transport, Storage, Com- munication</i> | Transport, lager, kommuni- kation | 178 | 7 |
| <i>Finance and Property</i> .. | Finansiering | 55 | 2 |
| <i>Commerce</i> | Handel | 557 | 23 |
| <i>Public Authority</i> | Offentlig administration | 296 | 12 |
| <i>Community and Business Services</i> | Samfunds- og forretningstje- neste | 540 | 22 |
| <i>Amusements, Hotels etc.</i> ... | Forlystelser, hoteller etc. ... | 62 | 3 |
| <i>Not stated</i> | Uangivne | 18 | 1 |
| <i>Not in work force</i> | Ikke-beskæftigede (husmødre (!) etc.) | 2424 | |
| | | 4835 | |

Tallene kan ikke umiddelbart sammenlignes med opgivelser i dansk statistik, således må gruppen samfunds- og forretningstjeneste antagelig tænkes splittet og fordelt på grupperne handel og offentlig administration. Samles tallene i store grupper fås følgende oversigt:

Tabel 1 a Erhverv, *Occupation* 1960

| | | New Britain District | Rabaul |
|-------------------------------------|--------------------------------|----------------------|--------|
| <i>Primary section</i> | Landbrug etc. | 12 % | |
| <i>Industrial section</i> | Industri, håndværk, byggeri | 16 % | 18 % |
| <i>Commercial section</i> | Handel og finansiering | 48 % | 53 % |
| <i>Transport</i> | Transport | 7 % | 8 % |
| <i>Administration</i> | Administration | 13 % | 15 % |
| <i>Others</i> | Andre | 4 % | 7 % |

Hvorledes tallene ser ud for Rabaul alene vides ikke, men de vil antagelig være som skønnet for Rabaul (tabel 1 a). For disse er der gået ud fra, at alle beskæftigede ved landbrug bor uden for byen, og at disse alle er gifte. De væsentligste erhverv i Rabaul skulle derfor være servicegruppens: Handel, transport og administration, mens industri spiller en forholdsvis ringe rolle. Dette strider ikke mod det almindelige indtryk, man modtager ved et ophold i byen, hvor man afgjort bibringes den opfattelse, at dennes væsentligste aktivitet er planlægning af, administration af og opretholdelse af forbindelser til plantagerne samt handel med plantageprodukter på det private plan; dertil en omfattende, offentlig administration, der tager sig af jurisdiktion og ikke mindst sundhedspleje og uddannelse. Denne sidste varetages dog også i høj grad af de mange missionerende trossamfund, især katolikker, anglikanere og syvendedagsadventister. Den industri, der er opbygget i Rabaul, er helt på det initiale stadium, men har dog stigende betydning, hvilket ganske særlig gælder en ret ny kokos-oliefabrik, der foreløbig er territoriets eneste. Desuden findes 2 mindre skibsværfter, der ligesom flere andre virksomheder i industrigruppen hovedsagelig synes beskæftiget ved reparationer (Rabaul har iøvrigt en meget stor bilpark, der kræver megen vedligeholdelse). Blandt de andre industrier kan nævnes en større mineralvandsfabrik, der som flertallet af virksomheder ejes af kinesere. Det kan anføres som kuriosum, at fabrikken i høj grad drager fordel af tilstedeværelsen af megen tom ølemballage.

Antallet af beskæftigede ved transport giver for Rabauls vedkommende ikke et billede af transportens betydning. Denne besørges for en stor del af udenbys boende, hvilket særlig gælder for flyvetrafikkens vedkommende.

Om beskæftigelsen af den indfødte befolkning kan der på basis af det foreliggende materiale intet oplyses.

Trafikforhold

Rabaul er et knudepunkt for trafikken af flere kategorier, hvis relative betydning ikke kan afgøres af det foreliggende materiale. Således mangler især undersøgelser af, hvor store bevægelser af personer og gods, der finder sted på vejene. På Gazelle-halvøen findes i Rabauls nærmeste omegn næsten hele New Britains vejnet koncentreret (1960 ialt ca. 700 miles, godt 1.000 km). At landevejstrafikken har voksende betydning ses bl. a. af, at der er oprettet flere indfødte-drevne bilruter med regelmæssig pendeltrafik til Rabaul. Fredag—lørdag markedet besøges ofte af omkring 1.000 indfødte, hvoraf i hvert fald en stor del af leverandørerne er bosiddende uden for Rabaul. Indfødte børn, der besøger Rabauls skoler betyder uden tvivl også en del i landevejstrafikken.

Også flyvetrafikken, der drives af Trans Australia Airlines — et privat, koncessioneret selskab — er omfattende med ca. 100 landinger om måneden. Flyenes kapacitet og belægning taget i betragtning må det skønnes, at der er flyvemuligheder for hele Rabauls ikke-indfødte befolkning ca. 1 gang pr. måned. Dette understreger det faktum, at praktisk taget al ikke-indfødte udenbys persontransport foregår pr. fly, hvilket forklares ved lave billetpriser (billigste langtransport), en forbavsende mangel på formaliteter ved flyvningen (billetter kan evt. løses ombord og konteres) og en udbredt tillid til flyvning (ingen flyveuheld i mands minde). Den yderst velbeliggende flyveplads (10 min. fra bycentrum) ligger iøvrigt på et stykke havbund, hævet ved vulkanudbruddet 1937.

Godstransporten er altovervejende knyttet til Rabauls havn. For varebevægelserne over denne forefindes et talmateriale, hvoraf nedenstående (velvilligst stillet til rådighed af Rabauls toldkontrol), der viser de mest betydende varegrupper, er taget:

Tabel 2 Import 1959/60 (1.000 Austr. £)

| | <i>Animal products</i> Animalske prod. | <i>Cereal products</i> Kornprod. | <i>Vegetable food prod.</i> Andre veg. fødevarer | <i>Tobacco and beverages</i> Nydelsesmidler | <i>Gasoline and fuels</i> Brændstoffer |
|--------------------------------|---|-------------------------------------|---|--|---|
| Rabaul Territory of New Guinea | 337,8 | 493,5 | 35,9 | 174,4 | 359,6 |
| | 1.027,9 | 1.067,6 | 98,8 | 367,5 | 693,0 |

Tabel 3 Eksport 1959/60 (1.000 Austr. £)

| | <i>Copra</i> Kopra | <i>Cocosoil</i> Kokosolie | <i>Coconuts, wholesome</i> Hele kokos- nødder | <i>Cocoa</i> Cacao | <i>Timber</i> Tommer | <i>Fuels</i> Brændstof |
|----------------------------|-----------------------|------------------------------|---|-----------------------|-------------------------|---------------------------|
| Rabaul | 2.285,0 | 3.813,6 | 2,2 | 1.388,5 | 32,8 | 44,2 |
| Territory of New Guinea | 4.451,1 | 3.813,6 | 12,3 | 1.652,1 | 39,4 | 44,4 |

Importen til territoriet er mangesidig, omfattende snart sagt alle slags forbrugsvarer. Tabel 2 viser, at Rabaul af de største poster i importregnskabet for territoriet har en forholdsvis stor andel — mellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{2}$ af varerne efter værdi — undtagen for gruppen brændstoffer, hvis part er endnu større. Dette hænger sammen med, at en vis reeksport finder sted, som det ses af tabel 3. Forklaringen på, at en så relativ stor del af territoriets import går via Rabaul, der ellers må siges at ligge ret isoleret fra størsteparten af territoriets landareal (New Guinea-delen ca. 180.000 km² mod Bismarck Arkipelets knapt 50.000 km²), må søges i, at Rabaul har territoriets største koncentration af købedygtigt publikum; forøvrigt et publikum, der næsten 100 % lever af importerede fødevarer. Den ikke-indfødte befolkning har antagelig en lige så stor fødevarerimport pro persona, som man har det i Arktis — trods bosættelse i en højtydende troperegion. $\frac{1}{4}$ af alle hvide i territoriet (godt 7.000) og $\frac{3}{4}$ af dets kinesere (ialt ca. 1.750) bor i og omkring Rabaul. Dertil kommer, at der i New Britain-district yderligere har bosat sig så mange hvide, at de incl. dem, der bor i Rabaul, udgør $\frac{2}{3}$ af territoriets samlede antal. Allerede i det omtalte ligger en indikation af, at Rabaul må have de fleste af Bismarck Arkipelets hvide befolkning som kunder. Rundspørgen flere steder bekræftede da også, at ikke alene »varige forbrugsgoder«, men næsten alle varer overhovedet leveredes via forretninger i Rabaul — oftest i portioner svarende til 3 ugers forbrug. Småhandlende uden for Rabaul (oftest kinesere) leverer overvejende til lokale indfødte, en mindre del til kinesere og meget lidt til hvide. Det synes iøvrigt tydeligt i Rabaul, at kineserne så afgjort repræsenterer det mere købekraftige publikum. Derimod er det stadig kun få importerede artikler, der finder afsætning hos den indfødte befolkning (bomuldsklæde, plasticsandaler, lidt værktøj etc.). Den indfødte lokalhandel i Rabaul med produkter af egen tilvirkning og avl er dog ganske omfattende. Rabaul har således tre forskellige oplande: 1) en overvejende del af øgruppen som detail- og en gros-

opland for den hvide befolkning, 2) et meget mindre opland for befolkning af asiatisk oprindelse og endelig 3) et helt lokalt område på Gazelle-halvøen som indfødt handelsopland.

En fuldstændig liste over importerede varekategorier er meget omfattende. Derved står den i skærende kontrast til listen over eksporterede varer; de 5 angivne varegrupper (tabel 3) omfatter tilsammen mere end 90 % af eksportværdien (men kun ca. 80 % af den samlede produktion til eksport i territoriet, hvor New Guineadelen yderligere bl. a. eksporterer for 0,7 mill. £ kaffe og for 1.2 mill. £ plywood). Praktisk taget alle eksportvarer må betegnes som råvarer eller i hvert fald meget lidt forarbejdede. På denne baggrund er kokosolieproduktionen og -eksporten bemærkelsesværdig; den repræsenterer en betydelig værdi og er stærkt voksende. Karakteristisk nok drejer det sig om en produktion, der kun behøver en yderst fåtallig, trænet arbejdsstyrke; en produktion startet og ledet af hvide og beregnet for et fjernt »hvidt« marked. Et af de få »indfødte« eksportprodukter er trochus-skaller, der især tidligere eksporteredes til japanske knapfabrikker (ca. 6.000 austr. £ pr. år).

Eksportværdien af nogle vigtige produkter fra territoriet viser en udvikling, som fremgår af fig. 2. De meget høje koprapriser efter krigen er afløst af noget lavere, hvilket har medvirket til øget interesse for kokosolieprodukter og ikke mindst for andre plantageprodukter. Der nyplantes således især med kakao og kaffe. Ved denne udvikling er Rabauls stilling i handelen dog snarere blevet forstærket end mindsket, fordi netop den nære omegn er særlig egnet for sådanne plantager.

Bydifferentiation

Rabaul er som de fleste byer opdelt i kvarterer med forskellig funktion (fig. 3). Da næsten al bebyggelse er i ét plan, og mange huse er énfamiliehuse, er afgrænsning af kvarterer på flere måder lettere end sædvanligt; blandingstyper er sjældne. Langs Simpson Harbour's nord- og vestkyst ligger et industrikvarter, i hvilket dog er indblandet et antal store lagre, f. eks. for benzin og kopra. Østkysten har også lagerpladser, men mindre og oftest direkte tilknyttet større forretninger (Burns Philp Ltd., Carpenter & Co., Colyer Watson, New Guinea Comp.). Disse forretninger er iøvrigt påfaldende lidt differentieret på branche; de nævnte firmaer forhandler således principielt alt. På landsiden af Mango Avenue, byens hovedgade, findes en del mindre forretninger med mere specielle vareudvalg. En fortsættelse af forretningskvarteret findes i Kamarere

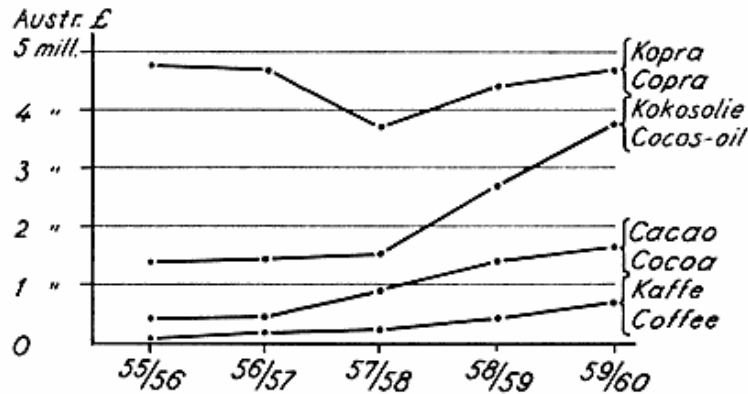


Fig. 2. Eksportværdi af nogle vigtige artikler fra Territory of New Guinea.
 Fig. 2. Export value of some important products of the Territory of New Guinea.

Street, hovedsædet for de kinesiske handlende. Dertil slutter sig nærliggende gader, hvor der bl. a. findes en indfødt markedsplads. Bebyggelsen omkring Kamarere Street — den gamle Chinatown — er karakteristisk nok samtidig beboelse; den kinesiske ejers ofte ret talrige familie bor i bagbutikken. I tilknytning til de nævnte forretningskvarterer (city) findes en stor del af administrationen placeret (A på fig. 3), ligesom naturligvis byens banker (B på fig. 3) og hoteller (H på fig. 3). Langs Mango Avenue og Malaguna Road findes endvidere også de større trossamfund repræsenteret med flere bygninger, således en katolsk katedral. Beboiseskvartererne ligger groft taget placeret uden om de nævnte, stærkest udviklet mod nord og øst. På Namanula Hill er opstået et mere mondænt kvarter, hvor man foruden den imponerende udsigt kan glæde sig over mere kølighed og mere frisk luft. Et nyere kineserkvarter ligger i byens sydligste del.

Den omtalte gruppering af bebyggelsen er til en vis grad en følge af de oprindelige byanlæg, der kun omfattede de østlige bydele. Byen havde da en kystparallel zonering med havneanlæg og lagerpladser tilknyttet storforretninger, derefter småforretninger og beboelse, stribevis afløsende hinanden. (Et tilsvarende mønster synes at kunne spores i danske købstæder, som f. eks. Holbæk). Mønsteret er i opløsning på grund af den moderne tonnages større krav til dybde ved havnekaj — deraf følger havnens udvidelser og flytning af de større lagre mod vest, således at den østlige del kun besejles af skibe i kystfart. Bruges placering af banker, administration og hoteller som indikator, viser det sig, at Rabauls bycentrum nogenlunde konstant har ligget i den nordre del af Mango Avenue.

Ud fra betragtninger over byfunktioner alene kan forklaringen af flere fænomener imidlertid kun blive ret ufuldstændig. Dette gæl-

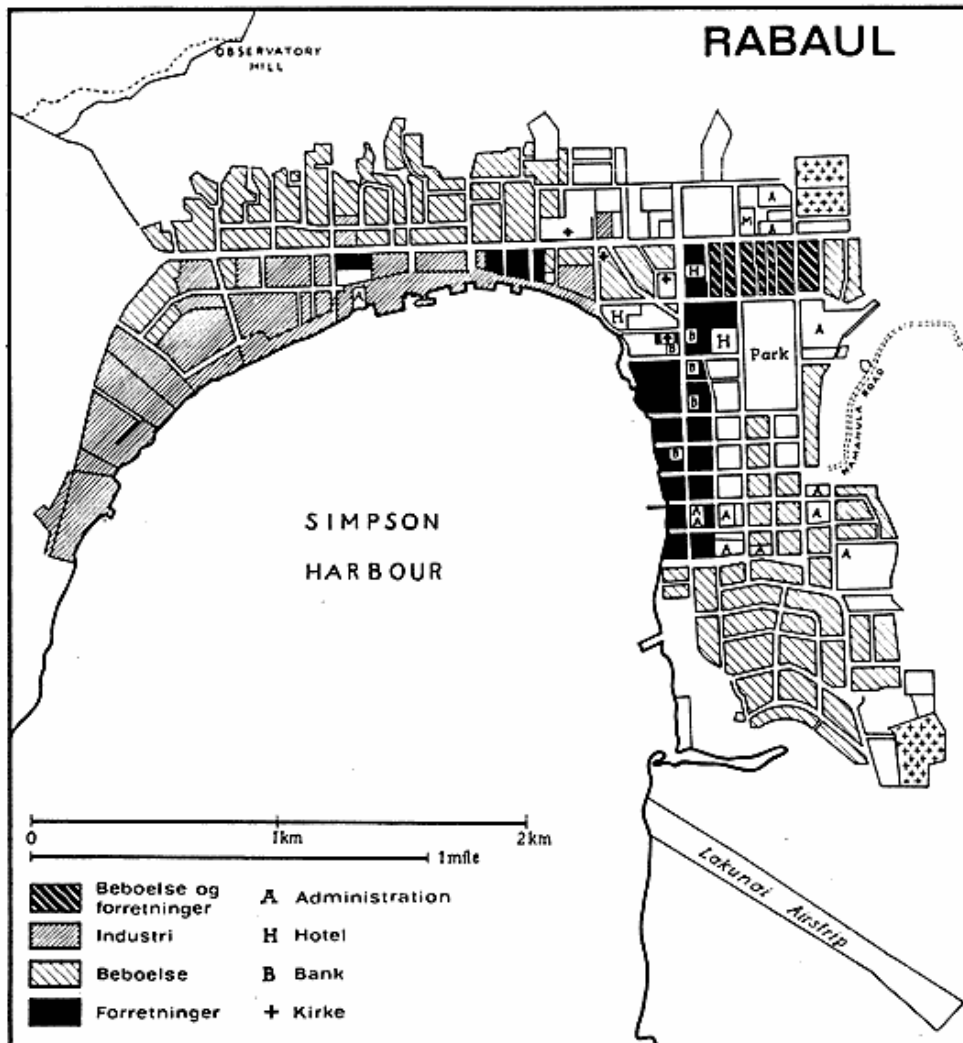


Fig. 3. Rabauls opdeling i kvarterer.

Fig. 3. Rabaul's differentiation in quarters. Black: shopping quarters, black with white stripes: quarter with shops and residences combined (Chinese quarter). Residential quarters are marked with open, industrial ones with closer oblique lines. The main street, Mango Avenue, is easily recognizable by its concentration of shops and banks. To the north of Simpson Harbour the main road is Malaguna Road.

der således iøjnefaldende forskelle i arkitektur og arealinddeling; disse må ses på baggrund af raceforskelle. Af de 5.500 indbyggere i 1960 var ca. 2.500 melanesiere (New Guineans), 1.728 hvide (Europeans) og 1.291 asiater (Asians). En samlet melanesisk bebyggelse findes ikke — flertallet af disse bor nok på arbejdsgiverens bopæl — oftest en hvid. Mange melanesiere bor i elendige skure eller sover på tilfældige steder, ganske enkelte har opnået en europæisk boligstandard i kraft af den stedse forbedrede uddannelse, der tilbydes

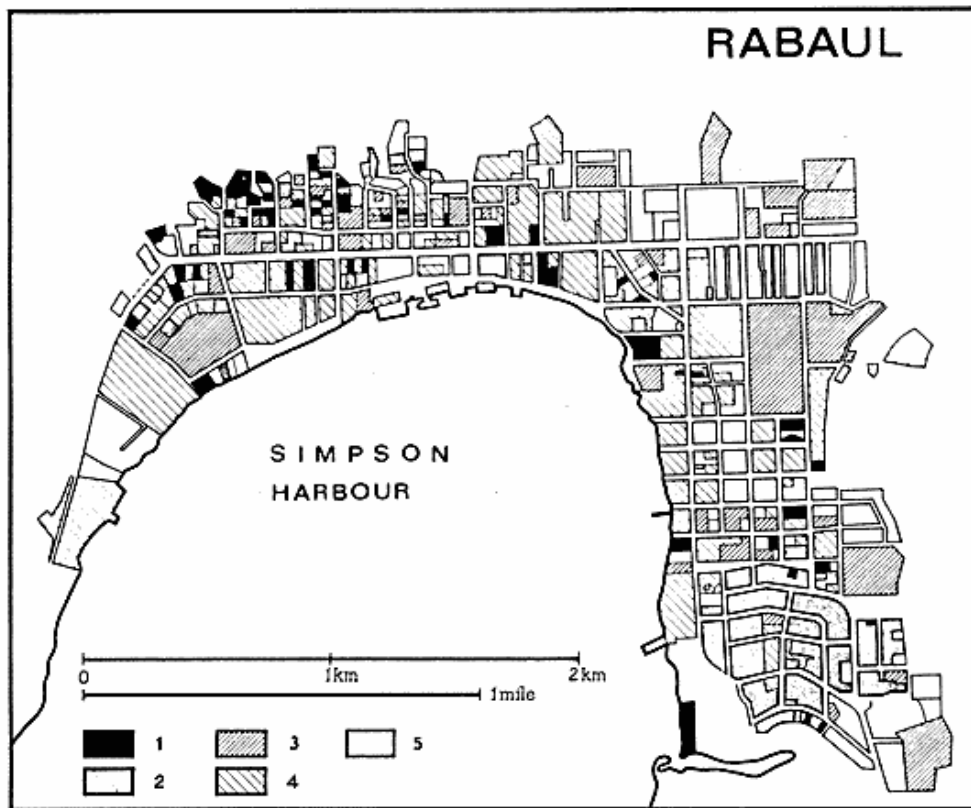


Fig. 4. Ejendomsforholdene i Rabaul. På basis af navne på skøde- eller lejekontraktindehavere er der skelnet mellem følgende kategorier af „grundejere“: 1) hvide enkeltpersoner, 2) personer af kinesisk oprindelse, 3) administrative organer, 4) kompagnier og 5) ikke oplyst eller ikke udlejet.

Fig. 4. Ownership of allotments in Rabaul. Signatures are based on name of licenceholder. Following groups are discerned: 1) proprietor a single person of european origin, 2) a single person of asiatic origin, 3) administration, 4) a company and 5) no information on ownership available.

dem. De to nævnte kinesiske kvarterer har et særpræg, der kan kaldes facadefjendskab. Husene vender gavlen mod gaden, har få vinduer forsynet med skodder og ligger ofte meget tæt. Som omtalt kombinerer de ofte beboelse og erhvervsvirksomhed (forretning, hjemmeindustri) og adskiller sig derved fra den »europæiske« bebyggelse, der kun undtagelsesvis har mere end én funktion.

Ejendomsforholdene

fremgår af fig. 4. De parceller, der ejes af kinesere, er ofte små. (Parcellerne er oftere lejet, da efter nyere lovgivning kun indfødte kan købe jord i territoriet). Til gengæld imponerer deres samlede udstrækning. Den væsentligste part af byens jord ejes enten af kompagnier eller er på kinesiske hænder, hvilket må forbyse, når man

betænker, at næsten alle Rabauls kinesere stammer fra 400 besiddelsesløse kulier. Næsten al industri, mange forretninger og forlystelser ejes af kinesere. Forbavsende lidt af Rabaul er på private, »europæiske« hænder. Megen af administrationens og større kompagniers jord er bebygget med ensartede bungalows opført af asbest-cementplader. Denne bebyggelse, der bebos af funktionærer, afspejler den manglende permanens i den hvide befolknings bosættelse. Mange opholder sig kun få år på stedet, før avancementer ser dem flyttet bort påny. En hel del af dem ejer endog ikke et enkelt stykke bohav i »deres« ofte forsømte hus. Der synes dog at være en stærkere tendens til fast bosættelse i de senere år, bl. a. af indvandrede flygtninge. Troperne indbyder nu også langt mere dertil end tidligere, efter at mange af de plagsomme sygdomme er bekæmpet effektivt. Således er f. eks. malariaen nedkæmpet i Rabaul og stærkt på retur i hele territoriet.

Fremtidig udvikling

Af ovenstående fremgår det, at det nuværende Rabaul i høj grad er knyttet til de hvide og den kinesiske befolknings aktivitet. Denne afhænger igen ret ensidigt af handel, især med plantageprodukter. De to store usikkerhedsmomenter vedrørende Rabauls fremtidige udvikling er derfor 1) prisudviklingen i handelen med tropiske plantageprodukter og 2) udviklingen mod selvstyre i New Guinea. Vedrørende den sidste har der i den senere tid virket kræfter for en hurtigere afvikling af det australske formynderskab. Dette har medført en usikkerhed, der igen bevirker en aftagende lyst til investering f. eks. ved nyplantninger i Arkipelet. Hvis Rabauls udvikling ikke skal stagnere, må der sikres stabilt styre i hvert fald i en årække fremover.

SUMMARY

A brief outline of the development of Rabaul is given. The town area was first mapped 1872, plantations started 1882, German annexation of the Bismarck Archipelago 1884 and of the North-Eastern part of New Guinea 1885. Rabaul was founded 1910 as a German administration center succeeding Kokopo (Herbertshöhe) which did not have the excellent harbour-conditions of Rabaul. A relative rapid development of the town took place in German times, partly because of the settling of Chinese, who were initially imported plantation-labor. Australia took over admini-

stration of the area 1919. Rabaul has maintained its position as an administration center, only interrupted by a period during the war, when Japanese forces invaded the Australian Territories of Papua and New Guinea. Looking aside from the devastation during the second world war, Rabaul was heavily damaged by volcanic eruptions 28th-30th May 1937. The town, therefore, presents itself as a quite new, well laid out town.

The background for the very rapid rebuilding of Rabaul immediately after each catastrophe is found in an analysis of its *vital functions*, which demand a location in the center of the Bismarck Archipelago. This location is moreover accentuated by the presence of a natural first class harbor and a well populated and cultivated hinterland, the Gazelle Peninsula. Table 1 (tabel 1) shows occupation of non-indigeneous population in New Britain district about 1960 (ciphers kindly set at disposal by Department of Information, Territory of Papua and New Guinea). Looking aside from people in primary production, the ciphers are regarded as giving a clear picture of the occupation of active citizens of Rabaul. The town can be regarded as a typical business and administration center, with an industry in an initial stage of development. A recently built cocos-oil factory is mentioned as an important innovation.

Rabauls importance as a traffic center is emphasized by its location in the main part of the road-net of the Archipelago (Gazelle Peninsula has about 700 miles of allweather roads). Furthermore the regular air-traffic is regarded. The capacity and security of the air-traffic has developed it to the most important traffic category in the field of passenger transportation. The airport is placed very close to the town center, thanks to a quite recent development of land by volcanic upheaval of the sea floor. Transportation of freight is mainly by ship. Table 2 and 3 show Rabaul as a trade center in the Territory of New Guinea. The imports are really forming a very comprehensive list, only some outstanding ciphers are pictured here. It is a little surprising, that apparently nearly all food used by Europeans and Asians seems to be imported together with the bulk of other articles a civilized citizen will use. The list of imports bears a strong resemblance to one from f.i. an Arctic station. Table 3 shows in reality more than 80 % of the total Territory export produce and probably more than 90 % of the Rabaul exports. The importance of export of coconut-products is very striking. Fig. 2 shows, however, a recent development in exports of cocoa and coffee in the Territory-production for export. Total value of copra-products are increased very much by the recent cocos-oil export; this leaves us with the impression of growing importance of Rabaul.

Internal differentiation. Rabauls division in quarters is sketched on fig. 3. The lines of division are sharper than in the majority of towns because of the dominance of one-storeyed houses. Main-street is the Mango Avenue around which is grouped the majority of shops together with the domiciles of religious and public administration. Differentiation in branches of shops is slightly developed; the super-market store type of shops is of great importance (Burns Philp Ltd., Colyer Watson, New Guinea Comp.). Banks and hotels indicated a town center in the northern part of Mango

Avenue. Close to this is found a China-town functionally characterized by combined residences and shops. There is in Rabaul a tendency to development of a zonal land-use pattern parallel to the eastern coast of Simpson Harbor. Near the coast west of Mango Avenue is the site of some of the larger shops, which earlier demanded facilities for coastal shipping. The eastern side of the Avenue shows smaller, more specialized shops. The quarter behind those is mainly residential. This pattern is nowadays somewhat disturbed by the construction of new wharves at the northern part of Simpson Harbor, where depths allow accommodations for larger ships (some of which serving direct lines to Australia and Europe). In the new harbour area is found the big warehouses of the copra trade and the bulk of the industry. Mainly in an outer half-circle enclosing above mentioned quarters are found the residential ones, a smaller, more exclusive part of which is found, however, on Namanula Hill.

Ownership relations are shown at fig. 4. Most of the land in the Territory cannot be bought except by indigenes, but can be leased by the Government, maybe on long-term contracts. Fig. 4 shows that – besides company-owned ground – the Chinese of Rabaul has the lot of the land at their disposal, however, often in small lots. It is surprising, too, that almost no ground is on private, European hands. This is explained by the fact, that administration and larger companies rent houses (often furnished) to their employees, who often have no intention to stay at Rabaul for more years. Perhaps a new tendency is felt in recent years of more permanent settlement, encouraged f.i. by medical development. The tropics are now getting quite healthful even by European standards, many of the feared diseases being set under control (Malaria etc.).

Further development will to the author's opinion depend mainly on two factors: 1) rentability of plantation cropping and trade and 2) a slow, well planned evolution towards indigeneous self-government without radical changes.

Presupposing a certain stability in the copra/cocosoil market, the question of government system is of paramount importance. The uncertainty about development of status in a not too far future has dampened the interest to invest in plantations etc. If Rabaul shall not show stagnation in its fast increase of importance, a planned future is a necessity.

SOURCES:

Ciphers on population and occupation given by Department of Information and Extension Services, Territory of Papua and New Guinea.

Ciphers on trade statistics given by Office of Customs, Rabaul.

Maps are based on fourmil map by the Department of Lands, Surveys and Mines, Rabaul.

The above-mentioned are hereby thanked for source material and every help given the author, while staying in Rabaul with the »Noona Dan« expedition.

SUPPLEMENTING LITERATURE:

Pacific Islands Yearbook, Sydney.

Handbook of the Territory of Papua and New Guinea.

Avenue. Close to this is found a China-town functionally characterized by combined residences and shops. There is in Rabaul a tendency to development of a zonal land-use pattern parallel to the eastern coast of Simpson Harbor. Near the coast west of Mango Avenue is the site of some of the larger shops, which earlier demanded facilities for coastal shipping. The eastern side of the Avenue shows smaller, more specialized shops. The quarter behind those is mainly residential. This pattern is nowadays somewhat disturbed by the construction of new wharves at the northern part of Simpson Harbor, where depths allow accommodations for larger ships (some of which serving direct lines to Australia and Europe). In the new harbour area is found the big warehouses of the copra trade and the bulk of the industry. Mainly in an outer half-circle enclosing above mentioned quarters are found the residential ones, a smaller, more exclusive part of which is found, however, on Namanula Hill.

Ownership relations are shown at fig. 4. Most of the land in the Territory cannot be bought except by indigenes, but can be leased by the Government, maybe on long-term contracts. Fig. 4 shows that – besides company-owned ground – the Chinese of Rabaul has the lot of the land at their disposal, however, often in small lots. It is surprising, too, that almost no ground is on private, European hands. This is explained by the fact, that administration and larger companies rent houses (often furnished) to their employees, who often have no intention to stay at Rabaul for more years. Perhaps a new tendency is felt in recent years of more permanent settlement, encouraged f.i. by medical development. The tropics are now getting quite healthful even by European standards, many of the feared diseases being set under control (Malaria etc.).

Further development will to the author's opinion depend mainly on two factors: 1) rentability of plantation cropping and trade and 2) a slow, well planned evolution towards indigeneous self-government without radical changes.

Presupposing a certain stability in the copra/cocosoil market, the question of government system is of paramount importance. The incertitude about development of status in a not too far future has dampened the interest to invest in plantations etc. If Rabaul shall not show stagnation in its fast increase of importance, a planned future is a necessity.

SOURCES:

Ciphers on population and occupation given by Department of Information and Extension Services, Territory of Papua and New Guinea.

Ciphers on trade statistics given by Office of Customs, Rabaul.

Maps are based on fourmil map by the Department of Lands, Surveys and Mines, Rabaul.

The above-mentioned are hereby thanked for source material and every help given the author, while staying in Rabaul with the »Noona Dan« expedition.

SUPPLEMENTING LITERATURE:

Pacific Islands Yearbook, Sydney.

Handbook of the Territory of Papua and New Guinea.