# GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

*compiled by Dirk HR Spennemann*

## 535. Anon. 1905. "Deutsch Unterricht für Chamorros." [German lessons for Chamorros]. *Deutsche Kolonialzeitung* 22, nº 28, p. 294.

Item on the instruction of Chamorro in German. Fritz's efforts are praised. The paper states that Fritz, 'upon the request of several natives desirous of learning German,' opened an evening school for adults, starting 1 February 1905, with one two-hour class per week. From 1 April 1905 the classes were taught on Sunday mornings. The about 30 students were given a work sheet that had been written and multiplied by Fritz himself.

---

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:

The Johnstone Centre,
Charles Sturt University,
Albury, Australia

Northern Mariana Islands
Council for the Humanities,
Saipan, CNMI

Historic Preservation
Office,
Saipan, CNMI

### Ostafrika.

#### Arbeiterfrage.

Am 15. April fand die 3 Sitzung des Gouvernementsbeirats von Deutsch-Ostafrika statt. Gegenstand der Verhandlungen bildete u. a. die Frage der Arbeiterbeschaffung für die Pflanzungen. Bekanntlich ist von verschiedenen Seiten die Einführung eines Arbeitszwanges befürwortet worden. Ein damit von dem Gouvernement während des Urlaubes des Grafen Götzen gemachter Versuch ermutigt nicht zu Nachahmungen. Bekanntlich war es den Bemühungen des Bezirksamtmannes Regierungsrat Meyer gelungen, längs der Usambarabahn etwa 3000 Wanyamwesifamilien anzusiedeln. Diese bauten fleißig ihre Felder und entrichteten pünktlich ihre Steuern. Als ihnen die erwähnte Gouvernementsverordnung aber eine jährliche Arbeitsleistung von 90 Tagen auf den Pflanzungen zwangsweise auferlegte, gaben sie ihre Landstellen auf und verschwanden in ihrer großen Mehrheit auf das benachbarte britische Gebiet, wo man diesen Zuwachs an ackerbautreibenden Eingeborenen jedenfalls mit lebhafter Freude begrüßte. Diese Erfahrung unterstützt die an dieser Stelle schon mehrfach mit Nachdruck betonte Auffassung, daß ein wirklicher Arbeitszwang den Eingeborenen gegenüber vermieden werden muß, und daß die Erziehung zur Arbeit nur allmählich durch Gewöhnung an Bedürfnisse und langsames und vorsichtiges Anziehen der Steuerschraube erfolgen kann.

#### Reise Robert Kochs.

Geheimrat Robert Koch ist im Anfang Juni über Mrogoro aus dem Innern wieder in Daressalam eingetroffen. Er beabsichtigt, sich zu weiteren wissenschaftlichen Forschungen noch länger im Schutzgebiete aufzuhalten und in nächster Zeit einen mehrwöchentlichen Aufenthalt in Amani (Ost-Usambara) zu nehmen. Ueber die wissenschaftlichen Ergebnisse seiner bisherigen Reise liegen in der „Kölnischen Zeitung" Mitteilungen vor. Diese werden wir in einem besonderen Artikel zu behandeln Gelegenheit nehmen.

### Kiautschou.

#### Der Hinterlandsverkehr von Tsingtau.

Der Seeverkehr von Tsingtau umfaßte nach dem Jahresbericht des chinesischen Seezollamtes 393 Dampfschiffe mit 376 904 Registertonnen. Darunter befanden sich 201 deutsche, 97 britische, 33 norwegische, dagegen nur 3 japanische gegen 47 in 1903. Der Rückgang der letzteren, der in den kriegerischen Verhältnissen seine Erklärung findet, hatte auch eine Rückwirkung auf den ziffernmäßigen Warenverkehr, dessen Zunahme wohl noch erheblicher gewesen wäre, wenn die japanische Schiffahrt sich entsprechend dem früheren Verkehr daran hätte beteiligen können. An Segelschiffen trafen im Hafen von Tsingtau 8 ein, darunter 6 unter amerikanischer Flagge. Die Zahl der Dschunken, die die zum deutschen Gebiet gehörigen chinesischen Häfen besuchten, betrug 3990. Der Tonnengehalt der ein- und ausgehenden Schiffe hat sich gegen 1903 um rund 100 000, gegen 1902 um 130 000, gegen 1901 um 150 000 Tonnen vermehrt. Die Zahl der Dschunken ist gegen 1903 um 900 eingehende und 1300 ausgehende gestiegen. Die Einfuhr fremder Waren auf Schiffen fremder Bauart bezifferte sich auf 23 616 273,60 M, die Einfuhr chinesischer Waren auf 10 504 239,30 M, die Ausfuhr auf 16 872 491,70 M, der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhr auf Schiffen fremder Bauart daher auf rund 51 000 000 M. Der Warenverkehr auf Dschunken bezifferte sich für die Einfuhr chinesischer Waren auf etwa $8^2/_3$ Millionen M, für die Ausfuhr auf $6^3/_4$ Millionen M, der Gesamtwert also auf rund 15 000 000 M. Die Zolleinnahmen des chinesischen Seezollamtes stiegen der Steigerung des Warenumsatzes entsprechend. Sie betrugen 1904 1 265 000 M. Der Passagierverkehr auf den Dampfern umfaßte ein- und auskommend 2762 Europäer und 5888 Chinesen gegen 1553 Europäer und 3246 Chinesen im Vorjahre. Die Warenbeförderung auf der Schantungeisenbahn belief sich 1904 auf 18,9 Millionen M gegen 13,3 in 1903 und 8,1 Millionen M in 1902. Auch der Ausfuhrhandel ist in den letzten drei Jahren stetig gestiegen. Von den Hauptausfuhrwaren wurden ausgeführt: Strohborten im Werte von 1 675 887,30 M gegen 243 450,90 M in 1903, Rohbaumwolle für 108 000 M, Kuhhäute für 118 509,90 M gegen 942,30 M im Vorjahre, Pongees für 58 822,20 M. Der Passagierverkehr auf der Bahn, der ebenfalls stetig zunimmt, umfaßte 1904 einkommend 92 198, ausfahrend 100 921 Personen.

#### Ein englisches Urteil.

Die North China Daily News schreiben über die Erfolge der deutschen Arbeit in Schantung folgendes:

„Tsingtau macht immer größere Fortschritte. Ob es jemals ein so bedeutender Hafen werden wird, wie Tientsin, kann man noch nicht wissen; aber daß der Handel von Tsingtau zunimmt, während der von Tientsin stillsteht, ist Tatsache. Der Grund hierfür ist nicht schwer zu finden. Beide Orte hängen ab von dem weiten Hinterlande, und da nimmt Tsingtau seinem Rivalen durch die Eisenbahn, die bald Tetschou am Kaiserkanal erreicht haben wird, ein Stück nach dem andern weg. Sogar jetzt, wo die Bahn noch 60 englische Meilen von dem Kanale entfernt ist, gehen manche Güter von dort nach Tsingtau statt nach Tientsin, und zwar aus dem sehr einfachen Grunde, weil dies billiger ist. Der Kanal hat die unangenehme Gewohnheit, im Sommer zu wenig Wasser zu haben und im Winter zuzufrieren, während außerdem die zahlreichen Likin- und Binnenzollstationen in der Umgegend von Tientsin viel Aufenthalt und große Kosten verursachen. Kein Wunder daher, daß sich die Blicke der Handelswelt in West-Schantung, Süd-Tschili und Nord-Honan nach Osten statt nach Norden zu richten beginnen. Falls nicht bald eine Eisenbahn von Tientsin nach Tetschou gebaut wird, erleben wir sicherlich die Ablenkung eines bedeutenden Teiles des Handels der genannten Landstriche nach Tsingtau. Ein weiterer Grund hierfür ist der Umstand, daß die Chinesen lieber mit Deutschen als mit Angelsachsen zu tun haben. Ein chinesischer Freund sagte mir einmal: Wir mögen die Deutschen gern, weil sie keinen unangebrachten Stolz zeigen. Wenn wir Waren zu sehen wünschen, ohne sie gleich kaufen zu wollen, so macht ihnen das nichts aus. Gehen wir dagegen zu einer amerikanischen oder englischen Firma, um uns dies und das anzusehen, so überläßt uns der Fremde sehr bald seinem Gehilfen, weil wir ihm zu unbedeutend sind."

### Südsee.

#### Deutscher Unterricht für Chamorros.

Der verdienstvolle Bezirksamtmann der Marianen, Fritz, erteilt, wie an dieser Stelle seinerzeit bekannt gegeben ist, seit 1902 auf Saipan täglich deutschen Unterricht für Eingeborenenkinder. Auf die Bitte einiger Eingeborenen, die sich bemühen, deutsch zu lernen, richtete er außerdem seit dem 1. Februar 1905 eine Abendschule für Erwachsene ein. Der Unterricht wurde in zwei Stunden wöchentlich erteilt. Vom 1. April ab wurden die zwei Wochenstunden auf Sonntag vormittag verlegt. Etwa 30 Eingeborene und Karoliner besuchen den Unterricht. Jeder erhält ein Blatt der von Herrn Bezirksamtmann Fritz verfaßten und vervielfältigten Aufgaben. Ueber letztere werden wir unsere Leser in einem besonderen Artikel eingehend unterrichten.

## Aus fremden Ländern und Kolonien.

### Eisenbahnbau von Blumenau nach Hammonia im Staate Santa Catharina, Süd-Brasilien.

In der Sitzung des Aufsichtsrates der Hanseatischen Kolonisations-Gesellschaft am 4. d. M. teilte der Vorsitzende, Herr Dr. Scharlach, mit, daß der Bau der Eisenbahn von Blumenau nach Hammonia, also in das Kolonisationsgebiet der Gesellschaft hinein, jetzt gesichert sei.

Die größten deutschen Bankfirmen, nämlich die Diskonto-Gesellschaft, die Deutsche Bank, die Dresdner Bank, die Berliner Handelsgesellschaft sowie die Herren Mendelsohn & Co. und S. Bleichröder hätten sich gemeinschaftlich zur Beschaffung des erforderlichen Kapitals bereit erklärt.

Im nächsten Monat werden Sachverständige hinausgehen, um die Höhe der Bausumme festzustellen, für welche die vom Finanzkonsortium beauftragte Eisenbahnbaufirma die Ausführung des Baues zu übernehmen bereit ist.

Der Bau soll möglichst beschleunigt werden.

Nach Fertigstellung der Bahn wird das Kolonisationsunternehmen der Hanseatischen Kolonisations-Gesellschaft sich auf gesunder Grundlage rasch entwickeln können.

### Der Haushalt Erythraeas 1905/06.[1])

Einnahmen und Ausgaben gleichen sich mit 9 729 000 Lire aus, wobei zu den Einnahmen der gleiche Staatszuschuß wie im Vorjahre, nämlich 7 230 800 Lire, gerechnet ist. Die wirklichen Einnahmen der Kolonie übersteigen die des Rechnungsjahres 1904/05 um 97 200 Lire. Einzelne Einnahmequellen — so namentlich die mit 970 000 Lire angesetzten Zölle und Seegerechtsame — ergeben eine Mehreinnahme von 117 200 Lire, von der aber eine Mindereinnahme von 20 000 Lire in dem Kapitel Domänenwesen in Abzug zu bringen sind. Die Ausgaben für die Zivilverwaltung haben gegen das Vorjahr eine leichte Steigerung um 70 000 Lire erfahren, die für das Heer dagegen eine Herabminderung um 336 200 Lire. Der für das Heer ausgeworfene

[1]) Das italienische Rechnungsjahr beginnt mit dem 1. Juli jeden Jahres.