

XI Mitglied der deutschen Handelskommission nach Ostasien 1897-1898

Am Geburtstag meines Bruders im November 1896 erhielt ich wieder einmal ein überraschendes Schreiben. Es war von dem zweiten Sekretär des Zentralverbandes Deutscher Industrieller, ich möchte ihn nächsten Morgen „in einer eventuell für mich sehr wichtigen Sache“ aufsuchen. Er eröffnete mir, es werde vom Reich eine Handels-Expedition nach Ostasien geplant, sie solle aus zehn kaufmännisch gebildeten Vertretern der in Ostasien hauptsächlich interessierten Industrien bestehen und ihnen ein nationalökonomisch durchgebildeter Mann zugesellt werden; als solcher sei ich sowohl vom Reichsamt des Inneren als auch vom Direktorium des Zentralverbandes in Vorschlag gebracht worden. Ich war sprachlos. Wünsche und Bedenken erfüllten mich in scharfem Widerstreit.

Da die Expedition eine Veranstaltung des Reiches war, ging ich alsbald in das Reichsamt des Inneren. Geheimrat Wermuth war dort mit grosser Beredsamkeit bemüht, mich Zögernden für den Plan zu gewinnen. Es wurde mir daher auch nicht leicht, zu erklären, dass ich auf das ehrenvolle Anerbieten nicht glaube eingehen zu dürfen, weil man mich in meinem Ministerium nicht ziehen lassen werde; auch sei mir die Aufgabe in völlig unbekannten Ländern so fremd, dass ich bezweifeln müsse, ihr gewachsen zu sein. Wermuth gab sich mit dieser Antwort nicht zufrieden; er verpflichtete mich, alles streng geheim zu halten, bis ich von ihm neue Nachricht erhielt.

Vier Wochen musste ich auf sie warten. Ich freute mich aber jeden Tages, den ich ohne Nachricht blieb; denn für die Abreise war ursprünglich der 15. Dezember in Aussicht genommen und bis zu diesem Termin wäre es mir unmöglich gewesen, meine bisherigen Arbeiten zu einem gewissen Abschluss zu bringen. Mitte Dezember wurde ich wieder ins Reichsamt des Inneren gerufen. Es wurde mir dort zunächst mitgeteilt, dass alle in Betracht kommenden Stellen sich nach nochmaliger Prüfung für mich entschieden hätten, sodass ich persönlich getrostes Mutes die Aufgabe übernehmen könnte; was mein Ministerium anlange, so solle ich zunächst selbst versuchen, von meinem Minister die Zustimmung zu erhalten; wenn das nicht gelinge, würden schwerere Geschütze aufgeföhren werden. Ich ging darauf zu meinem Dezernenten, der wie ich befürchtet hatte, ausser sich war. Tags darauf erteilten aber Ministerialdirektor Schulz und Minister Thielen in nicht zu überbietender Freundlichkeit ihre Zustimmung zu meiner Reise und gaben nur der „Erwartung“ Ausdruck, dass ich ins Ministerium zurückkehren würde, was ich natürlich gern zusagte.

Bald daraufhin fand eine Versammlung von Vertretern der interessierten Ämter und Industrien statt. Erst durch sie wurden die Kommissionsmitglieder endgiltig berufen und ich zum „Protokollführer“ bestimmt. Die hervorragendsten Mitglieder der Versammlung waren ausser Geheimrat Wermuth und dem Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes Busek, der Reichsabgeordnete Kommerzienrat Möller, der spätere preussische Handelsminister, und der Vertreter der sächsischen Kammer, Geheimer Kommerzienrat Vogel. Wir sollten mit dem Ostasiendampfer des Norddeutschen Lloyd, der am 27. Januar von Bremerhaven abfuhr, die Reise antreten und würden in Hongkong in Konsul Knappe einen ortskundigen Leiter bekommen.

Zu einer Vorbereitung war also keine Zeit; war es doch nicht einmal leicht, in der kurzen Frist mir die nötige Ausstattung zu beschaffen. Über meine Aufgabe ist mir näheres von keiner Seite mitgeteilt

worden. Nur für die kaufmännischen Sachverständigen ist eine Reihe von Fragen aufgestellt worden, für die Antworten beschafft werden sollten. Im Übrigen wurde auf den mit Ostasien bekannten Konsul Knappe verwiesen und das Vertrauen ausgesprochen, man werde schon selbst seinen Weg zu finden wissen. Ich wusste nicht, ob ich über diese Freiheit erfreut oder betrübt sein sollte.

Die Mitglieder der Kommission standen alle, ausser einem, ungefähr in gleichem Alter wie ich. Von Land und Leuten in Ostasien wussten sie so gut wie nichts. Nur bei Moritz Schanz lagen die Verhältnisse anders: er war sehr viel älter, mit dem überseeischen Geschäft durch langjährige Tätigkeit in Brasilien vertraut und auch mit Ostasien bekannt. Er hatte mit Recht ein starkes Gefühl der Überlegenheit. Bis zur Ankunft in Hongkong vertrat er den Leiter der Kommission.

Die Fahrt nahm in Genua auf dem Dampfer des Norddeutschen Lloyd einen stimmungsvollen Anfang. Bei der ersten Mahlzeit entdeckte ich in meinem Tischnachbarn Professor Haeckel aus Jena. Mit ihm ergaben sich sogleich Berührungspunkte. Er war naher Freund des Bremer „Marschendichters“ Allmers, dessen „Wahlneffe“ ich war, und stand an Begeisterungsfähigkeit hinter seinem Freunde kaum zurück. Das steigerte sich erst in vollem Masse, als er erfuhr, dass ich nicht nur wie er nach Neapel, sondern weiter fuhr. Er sprach voll Schwärmerei vom nahen und fernen Orient und konnte insbesondere nicht Worte genug finden, das Lob seinem geliebten Insulinde zu singen. Seine Erinnerungen und meine Erwartungen schlangen sich so vielfältig ineinander, dass wir die ganze herrliche Sternennacht, wie junge Studenten, auf Deck verbrachten.

Der Abschied von Haeckel war auch mein Abschied von Europa. Denn das nächste Ziel war Port Said. Es wirkte auf den Neuling als Beginn des Orients, aber nicht in der Richtung der Haeckelschen Schilderung, höchstens wie Schatten, der dem Lichte folgt. Was die Hafenstadt an Unerfreulichem reichlich bietet, wird beim ersten Besuch regelmässig auf dem noch leeren Konto des Orients gebucht; und die öden Ufer des Suezkanals und des Roten Meeres und ganz besonders Aden, das „Teufels Kochtopf“ von den dortigen Engländern genannt, vermag nicht eine Aussöhnung zu liefern. Selbst das liebliche Colombo bietet Reisenden bei kurzem Aufenthalt nur flüchtige Einblicke in die Wunderwelt der Tropen; und das bunte Treiben im grossen Umschlagshafen Singapore am Eingang vom Indischen zum Pazifischen Ozean kann beim ersten Besuch nur verwirrend wirken. Die Gedanken richteten sich auf das ferne Ziel unserer Fahrt; wozu viel beitrug, dass die fast täglich Kommissionssitzungen abgehalten wurden, in denen an der Hand der erwähnten Fragebogen die in Ostasien interessierenden Wirtschaftszweige durchgesprochen wurden. Wie die Gedanken der Fahrt vorseilten, drängten Wirtschaftszweige in bunter Fülle in den Vordergrund, dass für anderes nicht viel übrig blieb.

In Hongkong übernahm Konsul Knappe, der gerade eine Überlandreise in Südchina gemacht hatte, die Leitung. Er war kein unbekannter Mann. Wegen eines Unglücks der deutschen Flotte in Samoa hatte er schuldlos seine Stellung verloren. Er hatte ein starkes Interesse am Gelingen der Kommission. Allerdings dehnte sich das nicht auf ihre sachlichen Aufgaben aus. Er sah vielmehr seine besondere Aufgabe darin, der Kommission als Lotse zu dienen. Das war nicht einfach. Denn die Stimmung in der deutschen Kaufmannschaft Hongkongs war der Kommission nicht günstig. Knappe meinte, wir würden wohl freundliche Aufnahme, aber wenig sachliche Unterstützung finden. Das ganze Bemühen wurde darauf gerichtet, diese Widerstände zu überwinden. Es wurde deshalb beschlossen, bei allen deutschen

Firmen in Hongkong wie in den später zu besuchenden Städten Antrittsbesuche und auch Abschiedsbesuche zu machen und zwar stets durch zwei Mitglieder der Kommission. Auch sollten alsbald zu einem Begrüssungssessen die Chefs und Prokuristen der deutschen Firmen eingeladen werden. Unwillkürlich trat damit das Gesellschaftliche in den Vordergrund, zumal da unser Leiter das Talent hatte, durch allerlei Kunststücke eine Gesellschaft zu unterhalten. Ich sah wohl ein, dass es geboten war, vorliegende Widerstände zu überwinden, bedauerte aber im Stillen dieses Vorgehen für meine eigene Tätigkeit. Noch mehr wurde sie durch den Beschluss erschwert, der sich als notwendig herausstellte, um die Reibungen innerhalb der Kommission zu vermeiden. Es wurde nämlich eine strenge Arbeitsteilung angeordnet: dasselbe sollte niemals von zwei Herren bearbeitet werden; die Empfindlichkeit in dieser Hinsicht war gross. Meine Forschungslust konnte sich also nicht frei betätigen. Mich bedrückte das anfangs wenig. Die neuen Eindrücke nahmen mich ganz gefangen.

Erst in Hongkong empfand ich ganz das Besondere dieser meiner neuesten Seereise. Zwischen allen schien mir ein Zusammenhang zu bestehen. Wenn ich auf der ersten Reise nach Columbien auch den beiden folgenden nach Nord Amerika ein blosses Familien Anhängsel war, die dritte Reise nach New York war ein eigenes Unternehmen, sogar in ungewöhnlichem Masse. Das empfand ich lebhaft bei meiner Abfahrt, aber meine Ankunft am Ziel war ein Wiedersehen mit Bekannten. Jetzt auf der Ostasienreise, die eine Folge meiner selbständigen Amerikafahrt war, landete ich als Mitglied einer Reichskommission in einem Land, das mir völlig fremd war, und das Abenteuerliche dieser Fahrt trat mir lebhaft vor die Seele. In der letzten Reise nach Amerika war ich ausgezogen, das grosse Land jenseits des Atlantischen Ozeans für mich zu entdecken; jetzt war ich an der Küste des Pazifischen Ozeans in dem ersten der beiden fernen Länder, die Kolumbus seinerzeit vergeblich zu erreichen suchte. Die Kühnheit des Vergleichs liess mich die Eigenart der neuen Fahrt erst voll erfassen. Zugleich gedachte ich meines Vaters, der trotz seinem frühzeitigen Tode für mein Leben in so ungewöhnlichem Masse bestimmend geworden ist. Er hatte eine stille Sehnsucht nach Ostasien gehabt.

Hongkong ist das richtige Eingangstor für die ostasiatische Welt. Die Einfahrt erwckt eine unmittelbarere Vorstellung von der Bedeutung des Hafens, als das etwa in Hamburg und Bremen der Fall ist. Die beiden grössten deutsche Häfen sind Flusshäfen; sie gewähren nirgends einen Überblick über den Hafen im Ganzen. Hongkong, die „Perle des Ostens“, liegt zwar im weiten Münsungsgebiet des des Perl-Flusses, trägt aber keineswegs die kennzeichnenden Züge eines Flusshafens. Die Einfahrt hat mich vielmehr an die in den New Yorker Hafen erinnert. Wie er stattlich zwischen Staaten Island und dem eigentlich schon zum Festland gehörigen Long Island liegt, so breitet sich der Hongkonger Hafen seeartig zwischen der Insel Hongkong und dem chinesischen Festland aus. Während aber in New York die grossen Dampfer in der offenen Reede nicht lange verweilen, sonden die Docks in Hoboken und in New York selbst aufsuchen, werfen hier die Seedampfer in der Hafenbucht Anker. Es war ein erstaunlich belebtes Hafenbild. Zu den zahlreichen grossen Überseedampfern, unter ihnen auch das eine oder andere grössere Kriegsschiff, kamen die Küstendampfer, die den Verkehr mit Kanton und Makao und mit Swatau, Amoy, Futschau und Shanghai vermitteln, sowie ein bald gösserer, bald kleinerer Schwarm von malerischen chinesischen Dschunken. Sir Thomas Sutherland, der Leiter der grossen englischen Dampferlinie, deren Schiffe am frühesten einen regelmässigen Verkehr zwischen Europa und Ostasien eingerichtet haben und dort am häufigsten erschienen, der „Peninsular and Oriental steamship

Company“, hat einmal von Hongkong gesagt: „probably the largest shipping port in the world, not even excepting London and Liverpool.“ Das entspricht dem Eindruck, ist aber doch eine Übertreibung. Denn der grosse Schiffsverkehr täuscht. Da Hongkong als Insel keinen Eisenbahnverkehr, überhaupt keinen Landverkehr hat, findet der Verkehr mit dem chinesischen Hinterland auch zu Wasser statt. Der Seedampferverkehr verdoppelt sich somit zum grossen Teil. Gerade in diesem Durchgangsverkehr kommt der Charakter Hongkongs als Eingangstor Chinas deutlich zum Ausdruck.

Im Hafen lag auch der deutsche Kreuzer „Princess Wilhelm“ und es war vielleicht für unsere Kommission kennzeichnend, dass wir die erste Einladung in Ostasien vom Kommandanten, Korvettenkapitän Thiele, erhielten. Es war meine erste Einladung auf ein Kriegsschiff. Sie hat mein deutsches Selbstgefühl damals sehr gehoben. Wie in New York ist auch hier das Eigenartige, dass die Hügel bis zum Gipfel besiedelt sind. Nur ist der einst kahle Felsberg Hongkongs sehr viel höher. Zu ihm ging damals schon – ähnlich wie in Genua – eine Drahtseilbahn hinauf. Der „Peak“ bedeutet jedoch sehr viel mehr als der „Rigi“ in Genua. Auf diesem nahezu 700 Meter hohen steilen Berg liegen nämlich die schönen Wohnhäuser der Europäer, umgeben von Gärten, in denen alles wächst, was das subtropische Klima hervorbringt. Wenn insbesondere das Nachtbild Hongkongs gerühmt wurde, so erklärt sich das nicht nur daraus, dass der Hafen übersät ist von Schiffslichtern und umsäumt von der Lichterfülle seiner dicht besiedelten Ufer, sondern vor Allem daraus, dass die Lichter bis zur Spitze des Berges hinaufsteigen. Das gab es in China nicht zum zweitenmal. Das war es, was in erster Linie die Bewunderung der Chinesen hervorrief.

Die Stadt, die auf der Insel Hongkong liegt und den Namen Victoria hat, zieht sich am Fusse des Peak entlang und zerfällt, wie auch schon Singapore und Colombo, in eine Stadt der Europäer und eine der Eingeborenen; beide sind erst seit dem Jahre 1842 entstanden, als die fast unbewohnte Insel in den Besitz Englands überging. Die Stadt der Europäer unterschied sich – vom Peak abgesehen – nicht von den Europäeransiedlungen in anderen asiatischen Hafenplätzen. An Ausdehnung und Volkszahl wurde sie aber weit von der Chinesenstadt übertroffen. Hongkong zählte 1897 an Chinesen 247.000 gegen noch nicht 9000 Europäer, von denen etwa 300 auf das Militär, fast 1500 auf Nicht-Ansässige, insbesondere die Bestzung von Schiffen entfiel, sodass nur etwa 4800 ansässige Zivil-Europäer sich ergaben, auch sie, mit einigen Ausnahmen, heimisch nur für eine Anzahl von Jahren. Die zunehmende Erschliessung Chinas hatte die Zahl der Europäer wenig verändert, während die Chinesenstadt eine grosse Zunahme aufwies; darum war diese ein schwieriges Problem für die Hongkonger Verwaltung geworden, noch mehr aber durch die Art der zugewanderten Chinesen. Es waren unter ihnen viele zweifelhafte Elemente. Sie haben Hongkong zeitweise in Verruf gebracht und zwar in Europa wie in China.

Man war aber der Schwierigkeiten weitgehend Herr geworden, hatte vor allem für gutes und reichliches Wasser gesorgt. Sein Mangel erklärt sich in China erstens aus der Reiskultur, die der Bewässerung und der Düngung bedarf. Alles Wasser wird für sie nutzbar gemacht, und jeder Landwirt, der Bodenfrüchte in die Stadt bringt, nimmt eine entsprechende Menge städtischer Fäkalien mit auf seinen Acker. Hinzukommt, dass die Toten nach religiöser Vorschrift dort begraben werden müssen, wo ausser Luft und Licht auch Wasser am besten hinkommt. So ist im überbevölkerten Lande reines Wasser zur Seltenheit geworden. Das erklärt die Wasserscheu der Chinesen, sein Teetrinken und die

Verbreitung von Krankheiten; es vergrößert auch die Feuergefahr, die aus der Bauart der Häuser, dem ständigen Teekochen und sonstigen Lebensgewohnheiten der Chinesen hervorwächst. Diesen schweren Misständen hat man in Hongkong entgegengewirkt durch den Bau zweier grosser Reservoirs auf dem Peak, wo das Wasser allen Einwirkungen der Chinesen entzogen ist. Nach den ersten schlimmen Erfahrungen hat man das Gesundheitswesen und die Feuerwehr wirksam organisiert, sodass Seuchen seltener wurden und die grossen Feuerbrünste, welche die chinesische Stadt heimsuchten, fast aufhörten. Insbesondere ist auch die schlimme tropische Art der Malaria, die einst „Hongkong-Fieber“ genannt wurde, von der Insel verschwunden; aber noch immer war Hongkong infolge seiner geographischen Lage und seines grossen Schiffsverkehrs Gefahren ausgesetzt. Zwei Jahre, ehe wir kamen, hatte die Beulenpest 2547 Menschen dahingerafft und noch, als wir da waren, lebte sie wieder auf. Es war nicht angenehm, im grossen Hongkong-Hotel nachts die Ratten im Zimmer herumlaufen zu hören.

Auch dem Verbrechertum war man zu Leibe gegangen. Die Polizei setzte sich damals aus 122 Europäern, 210 Indern und 329 Chinesen zusammen. Besonders eindrucksvoll waren in allen Hauptstrassen die Sikhs, welche alle anderen Inder und auch die meisten Chinesen um Kopfeslänge überragten und ausserdem noch einen ungewöhnlich hohen Turban trugen; sie wirkten in ihrer unerschütterlichen Ruhe wie ein Symbol der Staatsgewalt.

Vor Allem aber hatte sich auch die Chinesenbevölkerung Hongkongs geändert. Entbehrte sie einst der Sesshaftigkeit, so war sie jetzt zum beständigsten Element in Hongkong geworden. Das machte sich immer mehr fühlbar. Die Europäer waren Zugvögel. Verstanden sie es auch, ihre Erfahrungen von einer Generation auf die andere zu übertragen – sie blieben nicht nur Fremdlinge, sondern wurden es in wachsender Masse. Sie lernten nicht die chinesische Sprache, sondern die Chinesen die englische. Das waren damals noch Ausnahmen. Für den Verkehr zwischen Europäern und Chinesen hatte sich nämlich eine besondere Abart der Sprache herausgebildet. Anfänge davon bestanden schon zur Zeit der Portugiesen und darum sind auch Anklänge an die portugiesische Sprache im „Pidgin-English“ zu finden, in jenem Ersatz einer Umgangssprache, der sich beim Geschäft (business-pidgin) herausgebildet hat. Dieses merkwürdige Sprachgebilde erklärt sich daraus, dass englische Laute sich in der Chinesischen Schriftsprache schwer wiedergeben lassen und dass die chinesische Zunge einige Buchstaben nicht aussprechen kann, insbesondere statt „r“ stets „l“ sagt (etwa: numbel 1). Die Engländer, die sogar für ihre chinesischen Angestellten Lehrbücher in Pidgin-English herausgegeben haben, hegten die Illusion, mit Hilfe dieser „lingua franca“ das Erlernen der Englischen Sprache durch die Chinesen verhindern zu können und freuten sich, dass sich dieses Sprachsurrogat, das die Deutschen übrigens besser als die Engländer zu brauchen wussten, an den Küsten des Stillen Ozeans immer weiter verbreitete. In Wirklichkeit aber vollzog sich eine doppelte Entwicklung. Hauptsächlich im Anschluss an die Chinesenwanderungen nach Amerika und nach den Straits Settlements bildete sich eine zweite Gruppe von Chinesen, welche sich die volle Herrschaft über die englische Sprache errangen. Dazu gehörten ganz besonders die „Kompradore“ der grossen europäischen Geschäfte. In ihnen sammelten sich die Erfahrungen an, die sich auf China bezogen. Sie lernten es auch immer mehr, die Vorzüge ihres Daueraufenthalts sich nutzbar zu machen. Schon 1882 waren unter den zwanzig grössten Steuerzahlern Hongkongs nicht weniger als 17 Chinesen. Nur durch sie errang sich die anfänglichen Defizit-Kolonie ihre

finanzielle Selbständigkeit; als ich dort war, brachten Chinesen von der Gebäudesteuer etwa zwei Drittel von allen anderen Staatseinnahmen neun Zehntel auf. Sie drangen damals auch schon immer mehr in die Reservatgebiete der Europäer vor und hatten einige der schönsten Besitzungen der Europäer an sich gebracht. So fest sie an ihrem sonstigen Gewohnheiten wie Tracht und Essen festhielten, so leicht schienen sie sich an europäische Wohnungssitten zu gewöhnen.

Es war aber auffallend, wie wenig sich die Europäer um Hongkong bemühten, die chinesische Bevölkerung für europäische Kultur zu interessieren. Zwar soll es eine Universität in Hongkong gegeben haben, ich habe nichts von ihr bemerkt und eine Rolle hat sie jedenfalls nicht gespielt. Was sonstige Veranstaltungen europäischer Kultur anlangt, so fehlte es an allem; es gab kein Theater, keinen Konzertsaal, keine Kunsthalle, kein Museum, keine Bibliothek. Nur was dem Handel und seinem Schutz diente erfreute sich der Pflege.

Die englische Kolonie beschränkte sich darauf, Handels- und Fremdenstadt zu sein. Zu den nach erfolgreicher Tätigkeit heimkehrenden Geschäftsleuten kamen die vorübergehenden europäischen Besucher hinzu, die hier zum erstenmal mit China in Berührung kamen. Auf beide Gruppen hatten die Chinesen sich eingestellt. In der chinesischen Handelskammer waren die chinesischen Grosskaufleute zusammengefasst, die als Dauerbewohner ganz anders mit Hongkong verwachsen und mit China bekannt waren, als die Mehrzahl der Mitglieder der englischen Handelskammer; und zu ihnen gesellte sich die grosse Schar Chinesen, die den sich immer erneuernden Schwarm der kurzfristigen Besucher Chinas alles zu bieten suchten, was Neugier und Wissensdrang zu befriedigen vermochte, vom chinesischen Theater und Tingel-Tangel bis zu den Ladengeschäften. Während so der fremde Besucher einen Einblick in das chinesische Kulturleben bekam, sah man sich in Hongkong vergeblich danach um, was der europäische Besitzer der Insel tat, um der noch immer anwachsenden Schar der Chinesen Einblicke in das europäische und insbesondere englische Kulturleben zu eröffnen. Es war vergeblich. Nichts war getan, Chinesen für europäische Kultur zu gewinnen. Auch sonst fehlte es auffallend an Verbindungen zwischen Chinesen und Europäern. Hongkong hatte weder in der Hauptstadt des Chinesischen Reiches, noch in der Hauptstadt der benachbarten Provinz, in Kanton, eine eigene Vertretung; alle politischen Verhandlungen von Bedeutung gingen über das Kolonialamt in London. Das reichte vielleicht aus, solange Macht und Ansehen des Mutterlandes unerschüttert waren. War damit im volkreichsten Kontinent der Erde dauernd zu rechnen? So grossen Eindruck das Geleistete in Hongkong wirtschaftlich machte, beim Ausblick in die Zukunft fehlte es nicht an Beunruhigendem.

Die Gedanken wurden ähnlich in die Zukunft gelenkt, als der Präsident der chinesischen Handelskammer, Ho-amei, unserer Kommission ein Festessen gab. Bei ihm wurden in endloser Folge chinesische Leckerbissen gereicht. Obwohl der Gaumen sich seiner neuen Aufgabe nicht ganz gewachsen zeigte und Haifischflossen und Vogelnester kaum von einander unterscheiden konnte, gewann ich doch einen starken Eindruck von der hohen Esskultur der Chinesen; das Ganze mundete mir trefflich, ganz besonders ein Gericht, das zur Hälfte aus Hühnerfleisch zur Hälfte aus Walnüssen bestand. Auch an Getränken fehlte es nicht. Es gab aufgewärmten alten Samschu, das ist Reiswein, dessen Geschmack dem Benediktiner ähnlich ist. Hinter je zwei Stühlen stand eine Chinesische Hebe, die mit freundlicher Miene das Glas alsbald füllte, wenn es geleert war.

So sehr mich die Veranstaltung im Ganzen interessierte, noch mehr tat es der Veranstalter, neben dem zu sitzen ich den Vorzug hatte. Er war ein grosser chinesischer Unternehmer: Direktor einer chinesischen Versicherungsgesellschaft und Besitzer eines Bergwerks in Südchina. Das lebhaftes Gespräch drehte sich natürlich in erster Linie um die Fragen der weiteren Erschliessung Chinas und die Beteiligung der Chinesen an ihr. Es wurde mir klar, dass die Erschliessung, sobald sie über die wenigen „Vertragshäfen“ hinausging, ohne Chinesen unmöglich sei. Sie hatten sich in China und vor Allem ausserhalb als Grosskaufleute vielfach bewährt, hatten den Vorsprung, die Sprache mündlich und schriftlich zu beherrschen, und konnten billig im Inland reisen. Gelang es den Widerstand der Beamten zu überwinden, so musste über kurz oder lang das Schwergewicht den Chinesen zufallen. Das waren Ansichten, die beim europäischen Kaufmann verpönt waren. Es lag aber auch in seinem Interesse, sich auf diese Wandlung, von der niemand sagen konnte, wann sie sich vollziehen werde, vorzubereiten. Es handelte sich ja keineswegs um Ausschaltung des europäischen Kaufmanns, sondern nur um eine andere Verknüpfung.

Unter den europäischen Kaufleuten spielten zur Zeit meines Besuches die deutschen eine erstaunlich grosse Rolle. Den 28 englischen Grosshandelsfirmen und ungefähr ebenso vielen indischen Firmen, die meist klein waren, aber auch zwei der „Rothschilde des Ostens“, der Sasson, mitumfassten, standen 21 deutsche Grosshandelsfirmen gegenüber, zu denen noch 5 Maklerfirmen und 8 Ladengeschäfte hinzukamen. Frankreich war, abgesehen von einigen meist guten Ladengeschäften, nur durch eine Grosshandelsfirma vertreten. Noch bezeichnender für die Stellung der Deutschen war, dass sie in der „Hongkong und Shanghai Banking Corporation“, die mit ihren 25 Zweigniederlassungen in Asien, Europa und Amerika die grösste englische Kolonialbank ist, vier von den Vorstandsmitgliedern und in der „Hongkong and Whampoo Dock Co.“ wohl der grössten Werftgesellschaft in Ostasien, drei von den sieben Vorstandsmitgliedern stellten; in beiden grossen Gesellschaften stand damals sogar ein Bremer an der Spitze des Vorstands. Ähnlich war es in anderen Gesellschaften. Auch im Vorstand der Hongkonger Handelskammer waren unter neun Mitgliedern zwei Deutsche. Diese Feststellungen erfüllten mich damals mit Stolz. Sie scheinen mir heute den Höhepunkt einer Entwicklung zu bezeichnen, die schon Keime des Abstiegs in sich trug. Am 28. Noember 1895 hatte der englische Kolonialminister Joseph Chamberlain an die Gouverneure aller englischen Kolonien die Anfrage gerichtet, ob und inwiefern eine Verdrängung englischer Waren stattgefunden habe. Die Antwort von Hongkong war mild ausgefallen: es gehe zwar eine Verdrängung englischer Waren stetig vor sich, aber nicht in hohem Masse. Die Kräfte, die eine Wandlung herbeizuführen suchten, sassen nicht in Ostasien, sondern in Europa.

Hongkong war für den Europäer das Eingangstor Chinas. Es hatte keine selbständige Bedeutung. Alles, was es war, war es durch China. Daraus ergab sich für Hongkong Zollfreiheit. Sie war hier nicht das Ergebnis irgendwelcher theoretischer Anschauungen; sie entstand zwangsweise aus der Lage. Diese einfache Tatsache umschloss eine Schwierigkeit, die sich auf Schritt und Tritt geltend machte und nicht überwunden werden konnte. Sie bestand darin, dass Hongkong als Freihafen nur eine Schifffahrts-Statistik hatte und keine Waren-Statistik. Was das bedeutet, geht daraus hervor, dass der Handel mit Hongkong in allen chinesischen Vertragshäfen nicht weniger als 45% ausmachte. Für fast die Hälfte aller in China eingehenden und ausgehenden Waren konnte daher der eigentliche Herkunfts- und

Bestimmungsort nicht festgestellt werden. Das wichtige Informationsmittel der Statistik versagte. Ich bekam einen Schrecken, als ich mir das zuerst klar machte.

So wundervoll auch der Durchblick durch das Eingangstor zum Osten war und so viel sich gerade dort lernen liess, es drängte doch alles dahin, das eigentliche China kennen zu lernen. Es wurde deshalb auch bald nach Kanton aufgebrochen, das 90 englische Meilen von Hongkong entfernt liegt. Kanton, das eine sprachliche Vereinfachung von Kwangtung ist, war damals noch, wie seit Jahrhunderten, Sitz des Vizekönigs der beiden Kwang-Provinzen, der östlichen (Kwangtung) und der westlichen (Kwangsi). Lange war es das einzige Verbindungsglied Chinas mit der Aussenwelt gewesen. Erst die Araber, dann die Portugiesen, schliesslich die Engländer durch ihre Ostindische Kompanie hatten von hier aus vor der Besetzung Hongkongs den Handel mit China betrieben. Hier hatten sich die Zwistigkeiten entwickelt, die im ersten Krieg Englands mit China zur Besetzung Hongkongs und im zweiten zu einer vierjährigen militärischen Besetzung Kantons (1857-1861) geführt hatten.

Die Stadt, der im Alter nur wenige Städte in Europa gleichkommen, bot bei der Ankunft mit dem Flusssdampfer von Hongkong einen überraschenden Anblick. Dicht bei einander lagen viele Hunderte der „Sampan“ genannten kleinen Chinesenschiffe. Die wenigsten von ihnen dienen dem Verkehr; überwiegend sind es Wohnboote. Ein ganzer schwimmender Stadtteil, durch den auf Brettern auch Strassen hindurchführen. Hier ist man frei von vielen Beschränkungen, denen das Leben in der Stadt unterworfen ist. Niemand konnte sagen, wie gross diese Bootsbevölkerung ist. Das ist einer der Gründe, weswegen die Angaben über die Grösse Kantons ausserordentlichen Schwankungen unterliegen. Allerdings genügt eine flüchtige Kenntnis, um zu erkennen, dass dort eine Zählung der Bevölkerung auch sonst auf unüberwindliche Schwierigkeiten stiess.

Die Stadt selbst war von einer alten hohen Mauer mit 16 Toren zu Lande und zwei Toren zu Wasser umgeben. Mit Sonnenuntergang wurden zur Zeit meines Besuches alle Tore geschlossen. Diese Schliessung der Stadt, die wesentlich eine der Ursachen zum Entstehen des schwimmenden Stadtteils ist, hat auch die Insel Schamin entstehen lassen, auf der die Wohnungen der Europäer waren und auch ich im Hotel Unterkommen fand. Diese Insel, die durch eine jeden Abend abgeschlossenen Brücke mit der Chinesenstadt verbunden war, haben die Engländer und Franzosen in der Zeit, als sie Kanton militärisch besetzt hatten, auf den Schlammbänken, die der Fluss gebildet hatte, gebaut. Die Fruchtbarkeit des Bodens hat hier eine wunderbare Vegetation erzeugt: ein reizendes Buonretiro. Der idyllische Charakter hat sich allerdings erst voll entwickelt, seitdem Hongkong emporgestiegen ist. Ein allzu ausgeprägtes Idyll ist aber in Gefahr, langweilig zu werden.

Die Anziehungskraft des unidyllischen Getriebes der chinesischen Grosstadt war daher gross. Kanton macht auf jeden europäischen Besucher einen sehr starken Eindruck. Natürlich wirkt dabei mit, dass es die erste alte Chinesenstadt zu sein pflegt, die er kennen lernt. Aber auch, wenn ich auf die Reihe chinesischer Städte zurückblicke, die ich später noch besucht habe, so war Kanton zwar nicht die schönste, es erscheint mir jedoch noch immer als die am meisten chinesische. Das erklärt sich, glaube ich, zum Teil daraus, dass in seinen engen Hauptstrassen nur Fussgänger und Sänften verkehren, dann aber auch daraus, dass die Südchinesen ihre Landsleute im Yangtse-Tal und im Norden an Beweglichkeit weit übertreffen und dass sie es gewesen sind, die das chinesische Kunstgewerbe besonders entwickelt

haben. Freilich waren hier unter den vielen „Curios“, die der geschäftsgewandte Kantonese vor den unklugen Augen der Kaufbegierigen „Weltreisenden“ ausbreitete, nicht nur gute und schlechte, sondern auch damals schon manche, wie Stickereien, Malereien und Lackwaren, die in Paris oder sonstwo nach chinesischen Mustern schnell und billig hergestellt worden waren. Auch die Schattenseiten des chinesischen Lebens traten hier besonders krass hervor. Mitten im Menschengewoge bewegten sich auch Leprakranke; sie hielten den hilflosen Sänfte-Insassen ihren halbabgefaulten eitrigen Arm solange möglichst nah entgegen, bis man ein Geldstück gegeben hatte; wenn man aber zu Fuss sich bewegte, musste man stets auf der Hut sein vor den vielen Landleuten, die an einer Bambusstange offene Eimer mit grossstädtischem Dünger im Laufschrift unter warnendem Geschrei nach Hause trugen. Man staunt fast in gleichem Masse über die entsetzliche Armseligkeit der zerlumpten Menge, die sich im Fleischerladen nur bisweilen den Luxus leisten kann, eine am Schwanz aufgehängte lebende Ratte für das Mittagmahl zu erstehen, wie über die reiche Ausstattung der grossen zur Stasse geöffneten Läden mit einem dem Gotte des Wohlstands geweihten Altar am Eingang und den wohl genährten und reich gekleideten Besitzern im Hintergrund. Dieser sich still und selbstbewusst zur Schau stellende Reichtum war aber nur der schmale Rahmen für das breite geräuschvolle Gewoge des Elends in der Strasse. Zu den erbärmlichen Gestalten von Armut und Krankheit gesellten sich auch schauerliche von Gefangenen und Sträflingen. Das Düstere überwog im Gesamtbild bei weitem. Das war umso mehr der Fall, als der Chinese aller Schichten das vielfaltige Elend als etwas Natürliches und Unabänderliches anzusehen schien. Wird das immer so bleiben? Ist die auffällige Empfindungslosigkeit des Chinesen für Elend von Dauer? Wird auch hier einmal die „soziale Frage“ entstehen? Was wird das für China und die Welt bedeuten? Unwillkürlich drängten sich diese vergeblich nach einer Antwort suchenden Fragen auf. Nirgends in China so stark wie in Kanton.

Ich hatte sehr den Wunsch, dieses chinesische Leben genauer kennen zu lernen. Jedoch fand mein Aufenthalt plötzlich ein Ende. Im Schamin-Hotel war ich in der Nachtruhe durch das Stöhnen eines chinesischen Nachbarn, von dem mich nur eine im Wesentlichen aus Papier bestehende Wand trennte sehr gestört worden. Auf meine Frage, was dem Manne fehle, konnte der bedienende „Boy“, der regelmässig vom Zimmer des Nachbarn in mein Zimmer kam, keine Antwort geben. Als der Nachbar – es war ein Chinese – kurz darauf starb, wurde von deutschen Bekannten festgestellt, dass er an Blattern gestorben sei. Da es keinen Arzt in Schamin gab, hielt ich es für ratsam, nach Hongkong zurückzukehren. Dort impfte mich Dr. Paulun, der treffliche Arzt, nach dem das deutsche Krankenhaus in Shanghai später benannt worden ist. Der Erfolg des Impfens war so gross, dass ich mit hohem Fieber einige Tage das Bett hüten musste. Dr. Paulun meinte, es sei höchste Zeit gewesen.

Die Studienzeit wurde so für mich in Südchina sehr verkürzt. Ich habe dort aber doch einen Einblick in Alt-China gewonnen. Keine Stadt in China soll durch die Revolution von 19?? So gelitten haben und fast aller alten Sehenswürdigkeiten so beraubt worden sein wie diese, im der sie ihren Anfang nahm. Ich habe später nochmals in Hongkong Halt gemacht. Aber die Zeit reichte nicht, die Eindrücke in Kanton noch zu vertiefen. Mein Zweck war vielmehr einerseits, meinen schon zu Beginn der Reise geplanten Besuch Makaos nachzuholen und andererseits den Westfluss ein wenig kennen zu lernen, der erst während unseres Aufenthaltes in Ostasien, im Juni 1897 dem Freihandel eröffnet wurde.

Makao ist lange – seit 1557 – der einzige Stützpunkt der Europäer auf chinesischem Boden gewesen. Nur hier, wo einst Camoens seine Lusiaden, Portugals Hauptbeitrag zur Weltliteratur geschrieben hat, befinden sich auch ruinenhafte Reste, die an die Tätigkeit der Europäer in der Vergangenheit erinnern. Nahezu drei Jahrhunderte haben die Portugiesen von Makao aus europäisch-chinesischen Handel beherrscht, nicht nur mit friedlichen Mitteln. Sie können vielleicht sogar die Lehrer der Chinesen in der einst kaum ... Seeräuberei genannt werden; jedenfalls haben sie sie lange in grossem Masstab mit chinesisch aufgetakelten europäioschen Schiffen betrieben, was wohl auch der Hauptgrund ist, dass die chinesische Regierung Makao als portugiesische Kolonie erst im Jahre 1887 anerkannt hat. Als Hongkong emporstieg, hat Makao es noch eine Zeitlang verstanden, den alten Wohlstand durch Kulihandel, Schmuggel und Glücksspiel äusserlich zu erhalten. Aber der Kulihandel, durch den in 25 Jahren rund eine Million Chinesen ins Ausland gebracht sein soll, wurde 1875 unterdrückt, der Opium-Schmuggel erhielt 1887 einen harten Schlag und auch das Glücksspiel erfuhr ungefähr zur selben Zeit eine starke Einschränkung. Die Spielhöllen – das chinesische Gegenstück zu den amerikanischen Bucket-shops – waren zur Zeit meines Besuches die einzigen Sehenswürdigkeit. Sie gab es auch, wie in den Vereinigten Staaten, für alle Schichten der Bevölkerung. In ihnen konnte man die Chinesen studieren; mir fiel auf, dass hier regelmässig alle, im Gegensatz zu den amerikanischen und auch europäischen Börden ruhig und still vor sich ging; weiter eindringen konnte und wollte ich nicht. Mir genügte es festzustellen, dass auch die bevorstehende Eröffnung des Westflusses Makao keinen neuen Aufschwung bringen werde; sie musste sogar Hongkong mehr zu Gute kommen. Der einst belebte Hafen war in einem Zustand fortschreitender Verschlammung; es fehlte an den finanziellen Mitteln Abhilfe zu schaffen.

Trotzdem hatte Makao noch immer Bedeutung für den europäischen Handel. Im Gegensatz zu den Engländern waren nämlich die Portugiesen Ehen mit Chinesen eingegangen. In dem Jahr, als ich die Stadt besuchte, waren dort neben runf 75.000 Chinesen 3898 Portugiesen gezählt worden, von denen aber nur 615 in Portugal und 177 in anderen portugiesischen Kolonien und nicht weniger als 3106 in Makao geboren waren. Diese in China, meist von Chinesinnen geborenen „Portugiesen“ wuchsen zweisprachig auf; sie beherrschten die chinesische Umgangssprache, während Deutsche und Engländer sich mit dem „Pidgin-Englisch“ behelfen. So waren die portugiesischen Mischlinge, die sich selbst zu den Europäern zählten, zu unentbehrlichen Bestandteilen in der Organisation der Hongkonger Firmen geworden. Die Hongkong und Shanghai Banking Corporation beschäftigte zum Beispiel in ihrem Hongkonger Hauptbüro 17 englische und 14 portugiesische kaufmännische Angestellte. Ich hatte den Eindruck, dass die auffallend günstige Stellung der deutschen Firmen in der englischen Kolonie zum Teil darauf zurückging, dass die Deutschen besser als die Engländer mit den portugisischen Mischlingen arbeiten konnten. In ihnen hatte sich eine reiche Erfahrung aufgespeichert. Mochten sie auch jetzt gegenüber den Europäern einen heruntergekommenen Eindruck machen, so waren doch einst die Portugiesen die wichtigen Vermittler zwischen Europa und dem fernen Osten. Wie vieles von ihnen auf die Südchinesen übergegangen ist, so auch auf die Europäer. Mir schien bezeichnend zu sein, dass der Ausdruck „Mandarin“ auf das portugiesische „Mander“ – befehlen und „Komprador“ auf das portugiesische „comprer“ = kaufen zurück geht.

So wenig in der Organisation des Hongkonger Geschäftslebens die Portugiesen fortzudenken waren, so wenig für persönliche Dienste der chinesische „Boy“, mit dem man sich in Pidgin-Englisch verständigte. Für ihn pflegt ein wohlhabender Chinese, meist ein Komprador, die Bürgschaft zu übernehmen, sodass man um seine Sachen nicht besorgt zu sein braucht. Der Boy weiss sich ausser seinem bescheidenem Lohn, dadurch zu entschädigen, dass es sich bei Einkäufen und anderen Gelegenheiten, meist unbemerkt kleine Nebenverdienste zu beschaffen versteht. Diese Art des „squeeze“ ist gewohnheitsrechtlich geheiligt. Der Reisende findet sich mit ihr meist leicht ab, da die stille Dienstwilligkeit des Boy das Leben im fremdsprachigen Land ausserordentlich erleichtert. Wenn Deutsche, zumal Frauen, die längere Zeit in China waren, sich der Heimat oft schwer wieder zurecht fanden, so lag die Erklärung meist in der aufmerksamen Diensbereitschaft der „Boys“, die heute allerdings auch der Vergangenheit angehören mag.

Dem Besuch von Makao schloss sich die Befahrung des Sikiang oder Westflusses an. Er ist die wichtigste natürliche Verkehrsstrasse des südlichen China, die zweitwichtigste des ganzen Landes. Er trägt seinen Namen, weil er aus dem Westen kommt, nämlich vom Hochplateau der südwestlichen Provinz Chinas, Yünnan, von dem auch der Französisch-Indochina durchströmende Rote Fluss ausgeht, der unter dem annamitischen Namen Songkoi bekannt ist.

Der Westfluss hat seinen grossen Ruf als Verkehrsstrasse der Tatsache zu verdanken, dass er durch zwei von Norden kommende Zuflüsse mit dem Yangtse in Verbindung steht. Der westliche dieser Zuflüsse (Kwei) ist seit alten Zeiten durch einen Kanal mit einem nach Norden fliessenden Fluss (Hsiang) verbunden, der durch die volle reiche Mittelproviz Hunan und den Tungting-See in den Yangtse führt; und der östliche stellt eine ähnliche Verbindung durch die Mittelprovinz Kiangsi und den Pojang-See mit dem Hauptfluss von China her. Am Ausgang dieser beiden berühmten Verkehrsstrassen liegen die beiden Flusshäfen, welche nach vieljährigen Verhandlungen endlich dem Fremdhandel erschlossen wurden (Wutschau und Samschui). Beide habe ich besucht. Sie haben ihre alte Bedeutung eingebüsst und werden sie auch nicht zurückgewinnwn. Der Fluss konnte auch sonst keine grossen Hoffnungen erwecken. Einst brachte er Chinas wertvollste Erzeugnisse: Tee und Seide, nach Kanton. Die Dampfschiffahrt an der Küste und auf dem Yangtse hat diese Güterströme in andere Bahnen gelenkt. Das Bemerkenswerte, was ich auf dem Westfluss sah, waren die grossen Flösse, die ihn herabschwammen. Sie brachten aus den dünn bevölkerten Waldgebieten des Oberlaufs das in China so selten gewordene Holz, das für den Bau von Schiffen und Häusern sowie für die Herstellung von Särgen benötigt wurde. Es kam für die Ausfuhr nicht in Frage. Auf eine nennenswerte Steigerung der fremden Einfuhr war wegen der Armut der Bevölkerung auch kaum zu rechnen. Die Erwartungen, die an die Öffnung der Städte geknüpft waren, erfüllte sich nicht.

Der Besuch von Südchina war im ganzen nur ein Vortakt. Hier wurde die Aufmerksamkeit immer wieder in die Vergangenheit gelenkt. Die Zukunft, die uns in erster Linie interessierte, drängte sich ganz anders in Mittel-China, wo es keine europäischen Kolonien gegeben hat, in den Vordergrund. Nach inhaltsreichen vier Wochen brach daher die Kommission nach Shanghai und dem Yangtse-Tal auf, wo die wichtigsten Probleme der Zukunft lagen.

Auf der Fahrt nach Schanghai hatte ich Musse, auf Grund der gewonnenen ersten Einsichten mir zu überlegen, was meine besondere Aufgabe als „Nationalökonom“ sei. Sie konnte nicht in kaufmännischen Spezialermittlungen bestehen, wie sie die „Sachverständigen“ nach den Fragebögen und persönlichen Unterweisungen vorzunehmen hatten. Hier waren sogar strenge Grenzlinien gezogen worden. Meine Tätigkeit konnte nur allgemeinerer Art sein. Losgelöste Spezialprobleme waren in so fremdartiger Umgebung wie in China, zumal dem damaligen China, befriedigend nur in weiteren Zusammenhängen zu bearbeiten. Zur Vermeidung von Fehlurteilen war daher eine Gesamtbetrachtung erstrebenswert. Von ihr aus musste, soweit es möglich war, alsbald eingewirkt werden; soweit sich das nicht machen liess, musste sie selbständig erstrebt werden. Schon beim nächstliegenden allgemeinen Thema zeigte sich das. Die merkwürdigen Gebilde der den fremden Kaufleuten in China erschlossenen „Vertragshäfen“, wie Shanghai, konnten nicht nur im Zusammenhang mit dem ausländischen Wirtschaftsleben, sondern mussten auch vorzugsweise als Glieder des chinesischen Wirtschaftskörpers aufgefasst werden. Eine Steigerung der chinesischen Einfuhr hatte ja schliesslich auch eine solche der chinesischen Ausfuhr und damit der chinesischen Erzeugung zur Voraussetzung. Das Hauptproblem musste also die Entwicklungsfähigkeit der chinesischen Wirtschaft sein. Es war besonders schwierig, weil China den Übergang von der lokal gebundenen Wirtschaft zur Volkswirtschaft erst zum Teil vollzogen hatte. Da der Verkehr das wichtigste Mittel der Verknüpfung lokal gebundener Wirtschaftsgebiete ist, musste ich ihm an zweiter Stelle meine Aufmerksamkeit zuwenden. Auf dieser doppelten Grundlage konnte erst der Handel fruchtbar erörtert werden.

Das Programm war einfach; seine Ausführung aber wegen der Fremdartigkeit im Ganzen und des Mangels an Materialien voll offener und versteckter Schwierigkeiten. Sie zeigten sich auf Schritt und Tritt und brachten bei allem Eifer viel Enttäuschungen bisweilen sogar Mutlosigkeit mit sich.