

XV. Berufung 1900

Als die Rückfahrt in Hongkong angetreten wurde, geschah das in einem merkwürdigen Widerstreit der Gefühle. Wiedersehensfreude und Abschiedsstimmung, Ruhebedürfnis und Arbeitseifer vermengten sich auf eigentümliche Art. Hatte man sich bisher von den „Globetrottern“ etwas fern gehalten, war man jetzt selbst einer; die Aufforderung, noch die Philippinen und Siam zu besuchen, hatte gezeigt, dass die Rückkehr nicht ungeduldig erwartet wurde; also konnte es auch nicht ausgeschlossen sein, die lange Rückreise durch eine Unterbrechung inhaltreicher zu gestalten. Dazu bot sich Gelegenheit, weil Colombo ausser der Ostasienlinie auch von der Australienlinie des Norddeutschen Lloyd angelaufen wurde. Die Zwischenzeit zwischen der Abfahrt der zwei Dampfer ermöglichte es, sich Ceylon etwas genauer anzuschauen. Mit einem der Krefelder Kommissionsmitglieder stieg ich daher in Colombo aus und wir fuhren alsbald in die Hauptstadt der Insel, Kandy, hinauf. Die Eisenbahn lief so nahe an dem mit blühenden Schlingpflanzen bedeckten Saum des Urwaldes vorüber, dass ich den Versuch machte, einen kleinen Zweig abzupflücken. Das war aber mit einem eigentümlichen Schmerz verbunden, sodass ich den vermeintlichen Zweig alsbald im Abteil fallen liess. Im selben Augenblick sprang mein Reisebegleiter mit lautem Geschrei auf die Sitzbank und ich sah, dass ich statt eines Zweiges den Schuppigen Schwanz eines Leguan zu fassen bekommen hatte. Herr Crous rief noch voll Entsetzen: „es kann auch die Wand hinaufklettern!“, da fuhren wir in einen Längeren Tunnel. Mit Streichhölzern suchten wir die Lebensart des uns unbekannten Tieres ein wenig aufzuhellen. Es benahm sich zwar ungebärdig, schien aber harmlos zu sein. Ich gab es daher bei der Ankunft einem Eingeborenen, um es mit in unser Hotel in Kandy zu bringen. Dort band ich es an einen Pfosten meines Bettes. Es tobte aber so, dass ich es aus dem Fenster ins Freie beförderte, ohne dass sein Name mit Sicherheit festgestellt wurde.

In der Hauptstadt des ehemaligen singalesischen Königreiches, das die Engländer 1815 entgeltig erobert hatten, fand am ersten Tage eine grosse Prozession mit vielen Elefanten und einem Tempel statt, in dem sich der Zahn des Buddha befand, der Kandy zu einer der berühmtesten Wallfahrtsstätten der buddhistischen Welt gemacht hatte. Der Zug bot ein sehr farbiges Bild ehemaligen Prunks und gegenwärtigen Verfalls; und es war der Menschenfreundlichkeit der Elefanten zu danken, dass im Gedränge nichts vorkam. Ein grösserer Gegensatz zu den stimmungsvollen buddhistischen Wallfahrten, die ich in Japan gesehen hatte, war nicht denkbar. Ich kann es mir auch schwer vorstellen, dass ein Reliquienkult eine echte religiöse Ehrfurcht in einer grossen Volksmenge hervorruft. Der Hauptunterschied aber lag wohl darin, dass Ceylon nicht wie Japan ein selbständiges Reich, sondern die Kolonie einer fremden Macht war. Damit war auch selbständigem religiösen Leben der Boden im wesentlichen entzogen, zumal da in Asien Religion und Staatsgefühl sich so eng berühren.

Trotzdem beschloss ich, der merkwürdigsten Wallfahrtsstätte der Welt noch einen Besuch zu machen: dem Adams-Pik. Er hat die Besonderheit, dass die aufgehende Sonne seinen eckigen Schatten auf die aus dem Indischen Ozean aufsteigende leichte Wolkenschicht wirft, was eine Verbindung zwischen Himmel und Erde darstellt, wie man sie sonst nicht kennt. Im obersten Gestein des Berges soll ausserdem eine Fusspur sich vorfinden, die bald Adam, bald Buddha, bald einem anderen Religions-

stifter zugeschrieben wird. So hat der Berg eine Anziehungskraft für Gläubige verschiedenster Religionssysteme. Dazu hat vielleicht auch die Schwierigkeit seiner Besteigung beigetragen. Marco Polo hat von seinem Besuch berichtet, man müsse Ketten mitbringen, wenn man den Adams-Pik besteigen wolle. Die Besteigung galt noch immer als schwierig, und musste wegen der Tageshitze in der Nacht vorgenommen werden. Mein Reisegefährte und ich wurden mit den Schwierigkeiten so gut fertig, dass wir lange vor Sonnenaufgang oben ankamen. Dort wehte ein kalter Wind. Wir suchten daher die grosse Pilgerherberge auf. In ihr war ein unbeschreibliches Gewühl von Menschen, überwiegend Inder und Chinesen. Es war unmöglich, dort zu verweilen. Wir stellten uns daher in den Windschatten des Gebäudes und warteten frierend auf den Sonnenaufgang und sein Schattenspiel. Beides kam leider nicht zu rechter Entfaltung. Trotzdem war der nächtliche Aufstieg zum berühmtesten Berge der Tropen ein Erlebnis, dem ich nichts ähnliches an die Seite zu setzen wüsste.

Die Weiterfahrt auf dem Australien-Dampfer war auch nicht ohne Interesse. Auf ihm war nämlich eine Anzahl deutscher Wollaufkäufer, welche nach getaner Arbeit in ihre Heimat zurückkehrten. Das waren für einen Volkswirt die richtigen Reisegefährten; denn von ihnen erfuhr ich viel über die eigenartige Organisation des internationalen Wollgeschäfts. Mit dem Reisen in Gedanken konnte ich mich aber noch immer nicht begnügen. In Aden bekamen wir die Nachricht, dass der Winter in der Heimat ungewöhnlich kalt sei. Mehrere Fahrgäste, die an das nordeuropäische Klima nicht mehr gewöhnt waren, beschlossen daher, die Heimreise in Italien zu unterbrechen. Auch mir wurde zu einer Unterbrechung vom trefflichen Kapitän zugeredet. Ägypten lag vor mir; ich brauchte nur auszusteigen. Mein Krefelder Reisegefährte und ich beschlossen dem Rat zu entsprechen und als blosse Vergnügens- und Erholungs-Reisende dem ältesten Kulturland einen Besuch abzustatten. Wir stiegen in Suez aus und fuhren mit der Eisenbahn nach Kairo. Einer unserer ersten Wege war dort zu dem Reise-Büro, um uns eine Nilfahrt nach Assam zu sichern. Bei Thomas Cook war alles ausverkauft; bei der deutschen Nildampfer-Gesellschaft erhielten wir die Nachricht, nur auf dem vor wenigen Stunden abgefahrenen Dampfer seien noch zwei Plätze frei; wenn wir den nächsten Eisenbahnzug benutzten, könnten wir ihn noch einholen. Das hatte allerdings eine Schwierigkeit: wir konnten uns nicht mehr das nötige Geld beschaffen. Ich war der Ansicht, dass daran die Fahrt, zu der sich wahrscheinlich im Leben eine Gelegenheit nicht wieder bieten werde, nicht scheitern dürfe; eine Lösung der Geldfrage werde sich schon irgendwie finden lassen. Nur schweren Herzens stimmte mein Reisegefährte mir zu. In der Tat war die Sache nicht so einfach. Ich studierte alle Fahrgäste auf den Grad ihrer Gutmütigkeit und setzte schliesslich meine Hoffnung auf einen würdigen Hamburger Herrn, mit dem ich mich sogar zum fast vergessenen Skatspiel bereitfinden liess. Als ich dann aber mit meinem Anliegen herausrückte, gab es eine schroffe Ablehnung. Durch sie liess ich mich aber nicht abschrecken und ich erreichte auch mein Ziel, als ich mich bereit erklärte, das geliehene Geld innerhalb 24 Stunden nach Ankunft in Kairo zurückzuzahlen, was mir auch gelang und eine Umwandlung des Schuldnerverhältnisses in ein Freundschaftsverhältnis zur Folge hatte. Der Sondercharakter dieser Fahrt hat in mir ein Gefühl hervorgerufen, als ob ich mir an Ort und Stelle diese Reise verdient hätte.

Blicke ich auf sie zurück, so sind die Eindrücke merkwürdig widersprechend. Was die Landschaft anlangt, so musste sie auf mich natürlich anders wirken als auf den von Europa kommenden Reisenden. Seine Palmenbegeisterung konnte ich nicht teilen; mir hat die rotgelbe Wüste den grössten Eindruck

gemacht, vor allem in Verbindung mit den wunderbaren Stimmungen beim Sonnenuntergang, wie ich sie ähnlich in den Tropen nie erlebt habe; auch das kahle Mokattam-Gebirge in den letzten Strahlen der untergehenden Sonne hat sich unvergesslich mir eingeprägt. Mit ähnlich kraftvoller Einseitigkeit hat auch das Menschenwerk in Ägypten auf mich gewirkt. Niemals hat meine Phantasie sich vorher oder nachher so völlig in fernen Jahrhunderten und Jahrtausenden bewegt. Hatte mein Weltbild auf der Reise sich bisher im wesentlichen verbreitert, so erfuhr es jetzt eine Vertiefung, wie ich es ähnlich, aber nicht so nachhaltig, nur in Sizilien, insbesondere Agrigent erlebt habe. Dadurch wurde Ägypten eine dauernde Bereicherung für mich. Als Volkswirt habe ich von Ägypten kaum etwas gelernt; aber es hat wirksam dazu beigetragen, dass der Nationalökonom nicht den Menschen überwältigt hat.

Frage ich mich, was der Höhepunkte meiner ägyptischen Reise waren, so bin ich trotz dem Reichtum der Gesichte nicht im Zweifel. Es sind die zwei Ausritte, die ich im mondhellen Nächten allein unternommen habe. Der eine war ein Kamelritt um die Pyramiden zur Sphinx, bei dem ich dem Kamelführer einen besonderen Backschisch versprochen hatte, wenn er gar nichts sage; der andere war ein Eselritt am späten Abend vom Nildampfer zum Tempel in Karnak, wo ich zum Gebälk der Riesensäule hinaufstieg und lange dort sass mit dem Bestreben, mir von der entschwundenen gewaltigen Welt ein Bild zu machen. Der Gegensatz zwischen der Gegenwart und den Ruinen war so gross, dass die Phantasie ihn nicht überwinden konnte.

Kurz darauf machten aber auch Gegenwart und Zukunft eindrucksvoll sich geltend. Ich sah staunend ein Kamelregiment der Engländer in schnellster Gangart den Nil hinaufziehen; es hatte mitzuwirken an der Schlacht von Omdurman, in der Kitchener den Mahdi vernichtend besiegte.

Erfüllt von Eindrücken, wie ich sie so einheitlich und tief in Ostasien kaum erlebt hatte, trat ich dann die Heimreise nach Europa an. Auf der Ausreise hatte ich von Kreta an dessen langgestreckter hoher Küste wir in guter Sicht vorüberfahren, keine Notiz genommen; die Gedanken waren ganz auf das ferne ostasiatische Ziel eingestellt. Jetzt aber waren sie durch Ägypten auf das Altertum und die Beziehungen seiner Kulturgebiete zu einander gerichtet worden. Die blosse Vorüberfahrt wirkte schon aufklärend. Kretas Insellage in der Mitte zwischen Afrika, Asien und Europa machte die Vermittlerrolle, die Kreta gespielt hat, verständlich; seine bergige Inselnatur erklärte die Friedenszeit, der es sich so viele Jahrhunderte erfreuen konnte, und sein vulkanischer Charakter vielleicht auch die Katastrophe, die so plötzlich seiner Entwicklung ein Ende bereitete und alle Palastbauten durch die es berühmt war, so völlig hat verschwinden lassen.

In Genua habe ich dann an einem herrlichen Vorfrühlingstag europäischen Boden wieder betreten. Ich feierte dieses Ereignis dadurch, dass ich die Kuppel der nahe am Ufer gelegenen Kirche Santa Maria di Carignano bestieg, und stellte dort fest, dass ich einen Rundblick von ähnlicher Schönheit im ganzen Jahr, das ich fort war, nicht genossen hatte. Von Genua ging es in schneller Eisenbahnfahrt nach Berlin. Am 6. März 1898, am selben Tage, an dem der deutsch-chinesische Vertrag über die Verpachtung des Kiautschau-Gebietes unterzeichnet wurde, meinem dreissigsten Geburtstag, kam ich in Berlin an.

Mit freudiger Ungeduld hatte ich der Heimkehr entgegengesehen; sie entsprach aber nicht meinen Erwartungen. Das Elternhaus in Bremen war, wie ich in Genua erfuhr, abgeschlossen, weil meine Mutter mit meiner kranken ältesten Schwester in einem Sanatorium in Thüringen war, meine jüngste Schwester die übliche Pensionszeit in Neuwied durchmachte und meine mittlere Schwester in der Familie Grote weilte, in der vor wenigen Wochen das Haupt, die Pflegemutter von meinem Bruder und mir, gestorben war. In Berlin hatte ich gehofft, meinen Bruder zu treffen; ich fand aber nur einen Brief von ihm, dass dringende Amtspflichten ihn in Leipzig festhielten. So war die Heimkehr enttäuschend und nicht ohne Sorge und Trauer.

Als bald machte ich den Herren des geschäftsführenden Ausschusses unserer Kommission meine Aufwartung. Sie waren ausserordentlich freundlich, aber es fiel mir noch mehr als bei meinem Fortgang auf, wie wenig Interesse sie für die sachlichen Aufgaben unserer Kommission hatten; trotzdem waren sie ungeduldig und wollten so bald wie möglich eine Ausstellung der von der Kommission mitgebrachten Mustersammlung im Reichstagsgebäude haben. Ich war damals verwundert, dass auf derartige Äusserlichkeit solches Gewicht gelegt werde; erst als ich von der Unterzeichnung des Kiautschau-Vertrages erfuhr, machte ich mir über die Zusammenhänge allerlei Gedanken.

Natürlich suchte ich auch sogleich mein Ministerium der öffentlichen Arbeiten auf. In ihm schien sich nichts verändert zu haben. Dieselben Fragen wie früher standen auch heute noch zur Erörterung. Auch die Beamten waren dieselben wie früher, von gleicher Freundlichkeit, doch auch etwas ungeduldig. Sie hatten den dringenden Wunsch, dass ich meine Tätigkeit im Ministerium als bald wieder aufnehme. Daran war jedoch gar nicht zu denken. Die Reise war zwar zu Ende, die Arbeit aber keineswegs. Es war mir auch unmöglich, sogleich Interesse für die Reform der Binnenschiffsabgaben aufzubringen. Das sah auch jeder ein. Einstweilen musste noch den ostasiatischen Arbeiten der Vorrang eingeräumt werden. Ich setzte es ohne Mühe durch, dass mir bis zum 1. Oktober 1898 Urlaub bewilligt wurde, allerdings in der Form, dass ich mein Arbeitszimmer im Ministerium wieder erhielt und für Besprechungen und kleinere Arbeiten zur Verfügung stand.

Zunächst galt es. Die Ostasien-Ausstellung einzurichten. Es handelte sich um mehr als 5000 Muster in Ostasien eingeführter europäischer und amerikanischer sowie dort hergestellter Waren, wie der berühmte chinesischen „Pongees“ und japanischen „Habutais“. Sie gaben einen Einblick einerseits in Bedarf und Geschmacksrichtung, andererseits in das gewerbliche Können der kopfreichen Bevölkerungen des fernen Ostens. Voran stand die Bekleidungsindustrie; auf die Baumwollindustrie entfielen mehr als tausend, auf die Seidenindustrie fast ebensoviele, auf die Wollindustrie mehrere Hundert Muster; nicht so zahlreich, aber eigenartiger waren die japanischen „Shifuori“-Gewebe aus Baumwolle und Papier, sowie das papierene Unterzeug des Japaners. Diese prunklose Sammlung war wichtiger als die seidenen Kunstgewebe und Stickereien, welche die Wände des Reichstagsaales schmückten. Noch wichtiger waren aber vielleicht die vielen oft unscheinbaren Kleinigkeiten wie Stickereien, die an den chinesischen Gewändern eine so grosse Rolle spielen, die Gold- und Silberdrähte, die in Stickereien so gebraucht werden, oder die aus eingeführten Hufeisen hergestellten Rasiermesser, die der Chinese zum Rasieren des Vorderkopfes ausgiebig verwendet, oder die primitiven Opiumpfeifen, die so traurige Verbreitung gefunden haben. Hier fliessen die Quellen des „german nicknack-trade“; hier ist es auch in erster Linie, wo die Kommissionsreise sich bezahlt machte. Wirtschaftlich war vielleicht die

grosse Sammlung eingeführter Besatzbänder am bedeutensamsten; Krefeld hat auf sie einen neuen Fabrikationszweig aufgebaut, von dem mir berichtet wurde, dass er allein die Kosten der Kommission gelohnt habe. Es hatte natürlich keinen Zweck, das auszuposaunen.

Die Ausstellung wurde ein schöner Erfolg. Die Zeitungen brachten ausführliche Berichte. Und der Besuch war erstaunlich lebhaft. Es waren aber die Besucher nicht in erster Linie Kaufleute, sondern hohe Beamte und Politiker. Mir fiel die Aufgabe zu, sie zu führen. Nicht viele Träger von Namen, die im politischen Leben bekannt waren, sind mir entgangen. Ich bekam dadurch manche Einblicke, wie sie sonst vielleicht nicht zu gewinnen waren. Unter den Exzellenzen interessierten mich am meisten der alte würdige Minister Delbrück, den mein Vater so sehr verehrt hatte, und der Staatssekretär Freiherr v. Thielmann, der natürlich nicht wusste, dass ich seinen Besuch bei uns in New York noch lebhaft in Erinnerung hatte. Er machte von allen am stärksten den Eindruck, die Welt zu kennen, und stellte eine Reihe von Fragen, die deutlich zeigten, dass er wusste, worauf es ankam. Auch war es für mich nicht uninteressant, die Häupter der Parteien in der Ausstellung nacheinander umherzuführen. Der Führer der Konservativen, Graf Limburg-Sturum, meinte am Schluss einer längeren Führung zu meiner Verwunderung, unsere Ausstellung sei die sympathischste, die er bisher gesehen habe. Der Einzige, der ein eingehendes Interesse für die Fragen der ostasiatischen Konkurrenz zeigte, war Bebel; er suchte ihnen auf den Grund zu gehen und verwickelte mich in lange Erörterung; Liebknecht (Vater) dagegen, der mit ganzer Familie erschien, beschränkte sich auf eine Fülle gequälter Witze.

Ich war aber doch froh, als die ganze Ausstellung in 33 grossen Kisten wieder verpackt und zu einer weiteren Schau in Krefeld unterwegs war.

Erst jetzt konnte ich an meine Arbeit gehen. Ihr Plan war seit langem herangereift. Er ging davon aus, dass China unbedingt den Vortritt vor Japan eingeräumt werden musste. Die Besetzung von Kiautschau hatte hier die letzten Bedenken verscheucht. Bei einer allgemein –wirtschaftlichen Bearbeitung Chinas bildeten den natürlichen Ausgangspunkt – wie mir schon auf der Fahrt nach Shanghai klar geworden war – die Gebiete, die dem Fremdhandel geöffnet waren, also die englische Kronkolonie Hongkong und die chinesischen Vertragshäfen. Sodann war die Organisation des ihnen tätigen und auf sie beschränkten Fremdhandels darzulegen. In dem den Fremden nicht geöffneten China war die Verkehrsfrage am wichtigsten. Bisher stand einseitig der Wasserverkehr im Vordergrund; ihm schloss sich in der Südhälfte, wo die Reiskultur fast alles Land in Anspruch nahm, auf schmalen Pfaden ein primitiver Trägerverkehr, in der Nordhälfte auf schlechten Fahrstrassen ein mühseliger Karrenverkehr an. Weitaus im Vordergrund stand die Verkehrsstrasse des Yangtse; war er auch nicht der grösste Strom der Welt, so doch Jahrhunderte lang der befahrendste. Die zweitwichtigste Verkehrsstrasse, der Sikiang oder Westfluss, er hatte nicht, wie der Yangtse, der das grosse Reich zusammenfasste, nationale Bedeutung, sondern nur eine territoriale für den Süden. Im Norden war der gelbe Fluss oder Hwangho zum „Kummer Chinas“ geworden; er war nur streckenweise ein Verkehrsweg, im ganzen mehr ein Zerstörer als Förderer der Wirtschaft, in der Hauptsache ein technisches Problem. Zu diesen drei Strömen mit ihren Nebenflüssen kam ein kaum übersehbares Kanalnetz hinzu, das ausserhalb der bergigen Teile des Landes fast überall im Lokalverkehr eine Rolle spielte. Endlich hat auch die Küstenschifffahrt stets eine Bedeutung gehabt, neuerdings in sehr verstärkter Masse. Die Hauptfrage im chinesischen Verkehrswesen und in der ganzen chinesischen Volkswirtschaft war die

Eisenbahnfrage. Bei ihr war die Haltung der chinesischen Machthaber entscheidend und die Rivalität der ausländischen Mächte erschwerend. Da der Ausbau der Eisenbahnen mit den mittelalterlichen Binnenzöllen aufgeräumt hätte, war er nicht nur durch seine Kosten mit dem chinesischen Finanzwesen eng verknüpft. Beim Nachrichtenverkehr mit dem Ausland wie im Inland war die Lage einfacher. Seine neuzeitliche Ausgestaltung erforderte nicht schwierige Eingriffe in bestehende Einrichtungen, sondern war nur eine Ergänzung.

Dem Eisenbahnwesen kam an Wichtigkeit am nächsten das Geldwesen. Hier war auch der Sprung vom Bestehenden zum Erstrebten so gross, wie er noch nie gemacht worden war. Hauptfrage war, ob ein solcher Sprung überhaupt möglich sei.

Dieses Arbeitsprogramm war natürlich aus den Verhältnissen heraus erwachsen. Schon während seines Entstehens wurde an ihm auf der Reise gearbeitet. Aber es war nicht daran zu denken, es in seinem ganzen Umfang einheitlich zum Abschluss zu bringen. Es konnte nur nach und nach in seinen einzelnen Teilen fertig gestellt werden. Jede Einzelarbeit wurde dort veröffentlicht, wo besonderes Interesse für sie erwartet werden konnte. Ihre Zusammenfassung konnte erst in Frage kommen, wenn alle einzelnen Teile, die schon wegen der Schwierigkeit der Materialbeschaffung verschiedene Grade der Reife aufwiesen, vorlagen. Es war nicht sicher, ob sie sich überhaupt werde ermöglichen lassen, da das Ganze in Bewegung war und zwar in einer oft stürmischen Doppelbewegung, die einerseits aus dem Innern hervorwuchs und andererseits von Aussen hineingetragen wurde, sodass die Gesamtentwicklung etwas Sprunghaft-Irrationales erhielt. Die Einzelarbeiten, die neben der allerdings eingeschränkten Arbeit im Ministerium – aus der weiteren Bearbeitung des Mittellandkanals war ich aus politischen Gründen ausgeschaltet worden – entstanden, waren die folgenden:

Die chinesischen Vertragshäfen, ihre Stellung und Bedeutung. (*Conrads Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*. 1898)

Hongkong, seine Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung. (*Jahrbuch der Internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre* 1899)

Die Organisation des Fremdhandels in China. (*Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft*. 1899)

Deutschlands Interessen in China. *Berlin 1900*

Die deutschen Schifffahrtsinteressen im Stillen Ozean. (*Schmollers Jahrbuch* 1902)

Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China. (*Archiv für Eisenbahnwesen* 1900)

Städtisches Verkehrswesen in Ostasien. (*Zeitschrift für Kleinbahnen*. 1899)

Der Sikiang und seine wirtschaftliche Bedeutung. (*Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde*. 1900?)

Als ich wieder in meinem alten Zimmer im Ministerium der öffentlichen Arbeiten sass, packte mich manchmal eine Art Katerstimmung. Meine Stellung im Ministerium hatte sich natürlich verändert. Die enge Führung mit den laufenden Sachen war verloren gegangen. Das Versäumte liess sich nicht nachholen; mir fehlte schon die Zeit, einen solchen Versuch zu machen. Hinzu kam ein trauriger Verlust: Der Referent im Ministerium, mit dem ich so angenehm und eng zusammen gearbeitet hatte, starb unerwartet an einem Schlaganfall. Auf schmerzliche Weise war so die Verbindung mit der Vergangenheit zerrissen.

Auch für Ostasien schien das Interesse zunächst fast erloschen zu sein. Der Ausschuss, von dem die Kommission entsandt worden war, hatte sich nach einer Abschlusssitzung, in der unserer Tätigkeit übertrieben lobende Reden gewidmet worden waren, aufgelöst. Lebendiges Interesse für Ostasien vermochte ich nicht zu entdecken. Es schien, als solle sich Schmollers einstige Warnung verwirklichen, die ostasiatische Reise könne für meine Laufbahn leicht zum Verderb werden. Ich sah beunruhigt in meine Zukunft.

In dieser Stimmung erhielt ich von Staatssekretär des Reichsmarineamts v. Tirpitz die Aufforderung, ihm meine Ansichten über Kiautschau mitzuteilen. Nach der Art der Aufforderung nahm ich an, dass es sich um ein Gespräch unter vier Augen handeln werde, und ich war nicht wenig erschreckt, als ich zur festgesetzten Stunde im Zimmer des Ministers eine stattliche Versammlung, insbesondere die Chefs der interessierten Abteilungen vorfand und zum „Vortrag“ aufgefordert wurde.

Der stattliche Kreis uniformierter Männer wirkte auf mich zunächst beklemmend. Ich wäre diesen Eindruck auch wahrscheinlich nicht so leicht los geworden, wenn es sich um Offiziere des Heerees gehandelt hätte. Die Kameradschaft ist in Marine und Landheer nicht etwas Gleiches. In der Marine entwickelt sich von selbst das Gefühl, an einer gemeinsamen Aufgabe zu arbeiten, und auf See erweitert sich von selbst der Blick. Man ist auf einander angewiesen und lernt sich leichter wirklich kennen. Jedes Kriegsschiff ist eine bewusste Schicksalsgemeinschaft. Demgegenüber ist die Kameradschaft im Landheer äusserlicher; sie muss künstlich die Isolierung ersetzen, und entbehrt der belebenden Anregung von Seefahrten.

Im Kreise von Seeoffizieren, die ich bei Tirpitz vorfand, fiel mir besonders die kraftvolle Persönlichkeit des Admirals v. Heeringen auf, der wohl der vertrauteste Mitarbeiter von Tirpitz war; später lernte ich flüchtig auch seinen Bruder, den General und Kriegsminister, kennen; sie schienen mir die Eigenart der beiden Gruppen von Offizieren deutlich zum Ausdruck zu bringen: frische Aufgeschlossenheit auf der einen, enge Verschlossenheit auf der anderen Seite.

Meine Aufgabe wurde mir aber besonders durch den Minister selbst erleichtert, indem er mir eine ganze Reihe von Fragen stellte, darunter einige, die mir noch nie in den Sinn gekommen waren. Sie haben daher auch zum Teil eine sehr unzureichende Beantwortung erhalten. Doch die gewinnende Natürlichkeit und geradezu erstaunliche Offenherzigkeit des Ministers liessen mich meine Bestürzung überwinden, und ich bemerkte, dass einige meiner Ausführungen auch lebhaftes Interesse fanden. Ich legte sie Aufforderungsgemäss in einer Prommoria nieder, das ich am nächsten Tage einreichte.

Schon dieser Besuch übte auf mich eine gute Wirkung aus. Selten habe ich von einem Hochgestellten Beamten einen so starken Eindruck gewonnen; mir fiel vor allem auf, dass es sich bei ihm nie um blosse pflichtmässige Erledigung amtlicher Aufgaben handele, sondern dass bei allem, was er sagte und tat, ein ganzer Mann mit Leib und Seele dahinter stand.

Dieser Besuch hatte auch weiter eine Verbindung mit dem Reichsmarineamt zur Folge. Anfangs beschränkte sie sich auf Fragen, die sich direkt oder indirekt auf Kiautschau bezogen. Aus der Tatsache, dass mir der Staatssekretär nach einigen Monaten anderthalb Dutzend Photographien von Kiautschau übersandte, glaubte ich entnehmen zu können, dass meine Tätigkeit nicht als ganz nutzlos angesehen wurde. Sie dehnte sich dann auf ganz China aus und brachte mir bald auch eine überraschende Einladung zum Abendessen bei v. Tirpitz. Die Verbindung mit dem Leben, die wirtschaftswissenschaftliche Arbeit erst fruchtbar macht und die ich anfangs so vermisst hatte, war somit für Ostasien gefunden. Ich wurde Mitarbeiter des vom Reichsmarineamt herausgegebenen Jahrbuchs „Nauticus“, und wenn ich bald mit Aufforderungen zu Vorträgen über China überschüttet wurde, so war das Reichsmarineamt daran wahrscheinlich nicht unbeteiligt. So kam ich in die Bewegung für die neue Flottenvorlage, fast ohne es zu merken, mit hinein. Ich habe mich allerdings stets auf Vorträge über Ostasien beschränkt mit einer Ausnahme. Als nämlich unter der Leitung des jüngeren Liebknecht eine grosse Versammlung gegen die Flottenvorlage in Berlin veranstaltet wurde, ging ich hin und meldete mich sogleich nach Liebknecht zum Wort. Da meine Stimme sich Störungsversuchen gewachsen zeigte, hörte mir die Versammlung bald aufmerksam zu. Ich führte vor allem aus. Dass ähnlich wie auf den Hauptverkehrsstrassen Berlins eine polizeiliche Überwachung nötig sei, auch die Strassen des Weltverkehrs, auf die wir angewiesen seien, ein gewisses Mass von Schutz nicht entbehren könnten. Dem Erscheinen der deutschen Flotte sei es in Ostasien zu danken, dass die deutsche Handelsschifffahrt an der chinesischen Küste Seeräuber-Überfällen nicht mehr ausgesetzt sei; und wenn dort auch das Schutzbedürfnis besonderd gross sei, allgemein sei die Sicherheit bedroht, wenn man im Ruf stehe, sich nicht verteidigen zu können. Da es nun einmal für uns – ähnlich wie für die Engländer – zu einer Existenzfrage geworden sei, sich auf dem Weltmarkt zu betätigen, könnten wir auch nicht den sich daraus ergebenden Konsequenzen aus dem Wege gehen. Da meinen Ausführungen vereinzelt Beifall gespendet wurde, machte sich am Vorstandstisch Unruhe bemerkbar. Als ich sodann eine heftige Erwiderung Liebknechts freudig hinnahm und mit der dringenden Bitte, alle gehegten weiteren Bedenken freimütig zu äussern, beantwortete, schien sich die Stimmung mehr und mehr zu meinen Gunsten zu wandeln, sodass der Vorsitzende es für geboten hielt, die Erörterung abubrechen und die Veranstaltung zu schliessen. Dieses damals viel besprochene Auftreten in einer politischen Versammlung ist das einzige geblieben, das ich in Friedenszeiten zu verzeichnen habe. Ich sah in ihm ein Experiment und zwar ein gelungenes. Seither habe ich vor öffentlichen Diskussionen keine Scheu mehr empfunden; allerdings haben sie gleichzeitig auch ihre Anziehungskraft für mich verloren.

Auch von anderer Seite wurde meinen ostasiatischen Arbeiten Interesse entgegen gebracht. Das geschah durch Professor Ferdinand v. Richthofen. Er hatte, wie auch der frühere deutsche Gesandte in Peking, v. Brandt, der Mission angehört, die 1860 unter Führung des späteren preussischen Innenministers Grafen Eulenburg mit vier Kriegsschiffen nach Ostasien entsandt worden war, um mit China, Japan und Siam Handelsverträge abzuschliessen. Im Anschluss daran hatte er vier Jahre lang,

grösstenteils im Auftrage der Shanghaier Handelskammer, China bereist und die Früchte seiner eingehenden Studien in seinem Chinawerk niedergelegt, das so gross angelegt war, dass es trotz jahrzehntelanger Arbeit nicht vollendet werden konnte. Dass dieser Mann, der anerkannte erste China-Kenner Deutschlands und vielleicht der Welt, meinen Arbeiten, die doch nur auf eine flüchtige Reise von wenigen Monaten sich stützten, ein freundliches Interesse entgegenbrachte, ist für mich starker Ansporn und Trost gewesen. Seine sachliche grosszügige und persönliche schwerfällige Gelehrtennatur hatte etwas von edler Vornehmheit, die mich sehr anzog. Mit tiefer Dankbarkeit gedenke ich der vielfachen Förderung, die ich durch ihn persönlich wie durch seine Schriften erfahren, und der gütigen Aufnahme, die ich in seiner Familie und dem Kreis seiner interessanten Bekannten gefunden habe.

Ich wurde von ihm als dem Präsidenten der Gesellschaft für Erdkunde Anfang Oktober 1899 zu einem Vortrag aufgefordert. Die Scheu, vor Männern der wirtschaftlichen Praxis und Theorie zu sprechen, hatte ich glücklich überwunden; jetzt auch vor Geographen und Entdeckungsreisenden, zu denen ich mich nicht zählen konnte, einen Vortrag zu halten, war mir ein unheimlicher Gedanke. Was konnte ich einer solchen wissenschaftlichen Gesellschaft, an deren Spitze ein Richthofen stand, sagen? Aber man drang nur mit verstärktem Nachdruck in mich. Ich überlegte daher, ob ich irgend etwas bieten könne, das den bekannten englischen Briefen Richthofens, die gerade, ohne Kenntnis des Verfassers, in Shanghai neu gedruckt worden waren, im Inhalt einigermassen entspräche. Ich kam zum Ergebnis, dass das nur der Westfluss (Sikiang) sein könne, der erst vor Jahresfrist Fremden eröffnet und vielleicht von Keinem in Deutschland ausser mir bisher befahren worden war. An Beifall fehlte es meinem Vortrag auch nicht, aber das Gefühl, in diesem Rahmen nicht hineinzupassen, überwand ich nicht.

Umso mehr war ich erstaunt, dass ich nach kurzer Frist zu einem der Schriftführer des wissenschaftlichen Ausschusses des VII. Internationalen Geographen-Kongresses gewählt wurde. Das war für einen einfachen Dr.jur. und Referendar etwas Ungewöhnliches. Ich habe mich über diese Anerkennung meiner Arbeit sehr gefreut, da sie von dem Mann ausging, der am berufensten war, sie zu beurteilen. Ich habe in dieser Stellung nichts Nennenswertes zu tun gehabt, habe aber die Sitzungen und Festlichkeiten des Kongresses, der allgemein als grösster und gelungenster galt, den Berlin erlebt hat mitgemacht und viele Männer bekannten Namens aus dem Ausland und Inland kennengelernt. Die Teilnahme an ihm gehört zu meinen glanzvollsten Erinnerungen.

Es sollte sich aber noch eine ungewöhnliche Episode anschliessen. Ich wurde nämlich in Verbindung mit der Mobilmachung aus Anlass der China-Wirren zu vertraulichen Konferenzen hinzugezogen und lernte in ihnen den an der Spitze der deutschen China-Truppen stehenden General v. Lessel und seinen Generalstabschef Gündell der im ersten Weltkrieg als Armeeführer bekannt wurde, kennen; es wurde sogar unter der Hand bei mir angefragt, ob ich wieder eine Reise nach China als Begleiter der deutschen Militär-Expedition machen wolle; das kam für mich aber nicht in Frage.

Kurz darauf wurde ich vom Auswärtigen Amt im Namen des Reichskanzlers v. Bülow um ein Gutachten über die schwierige Frage gebeten, wie die Kosten der deutschen Militär-Expedition nach China aufgebracht werden könnten. Die gleiche Aufforderung war – wie der Reichskanzler im Reichstag mittelte – an den früheren deutschen Gesandten in Peking v. Brandt und an den ehemaligen

chinesischen Zolldirektor und späteren Professor der Columbia-Universität Hirth ergangen; alle drei Gutachten seien in ihren Vorschlägen übereinstimmend gewesen.

Flottenvorlage und China-Wirren fachten das Interesse an Ostasien gewaltig an. Da Kenner des fernen Ostens in Deutschland damals rar waren, wurde ich von Zeitungen und Zeitschriften mit Wünschen bestürmt, was aber nicht mehr solchen Eindruck auf mich machte wie früher, als finanzielle Gründe Beachtung erzwangen und der Tätigkeitsdrang unbefriedigt war. Ich schrieb daher nur Artikel, die in meine übrige Arbeit hineinpassten; sonst lehnte ich ab, auch das Anerbieten des „Hamburger Correspondenten“, in den engen Kreis seiner Mitarbeiter einzutreten.

Zum Glück fanden meine Arbeiten jetzt auch im Kreise der Praktiker und Theoretiker der Wirtschaft Beachtung. Das zeigte sich zuerst im Juni 1898. Ich war damals auf dem Tiefpunkt einer schwer erträglichen Stimmung angelangt, weil die doppelten Anforderungen einerseits für China und andererseits für die Binnenschifffahrt mich innerlich und äusserlich zerrissen. Ich hatte allerdings eine Art Kompromisslösung gefunden. Ich räumte denjenigen Arbeiten über China eine Vorzugsbehandlung ein, welche auch für das Ministerium für öffentliche Arbeiten von Interesse waren, und veröffentlichte sie auf Wunsch des Geheimrats von der Leyen, dem in erster Linie die bedeutsame enge Verbindung der Eisenbahnverwaltung mit der Wissenschaft zu danken ist, in dem vom Ministerium herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen“, sowie in der „Zeitschrift für Kleinbahnen“.

Wüsste ich auch, dass meine ostasiatischen Arbeiten, wie vorher die amerikanischen, in wissenschaftlichen Kreisen nicht ganz unbeachtet blieben, war es doch für mich eine grosse Überraschung, als im Juni 1898 Ministerialdirektor Althoff, von dem ich zwar sehr viel gehört, den ich aber noch nie gesehen hatte, mir mitteilen liess, es solle in Kiel in Verbindung mit der Universität ein ozeanographisches Institut gegründet werden; für seine volkswirtschaftliche Abteilung sei ich als ausserordentlicher Professor in Vorschlag gebracht worden. Diese halbamtliche Mitteilung hob meinen Mut. Die Schwierigkeit war ja, dass ich mich für Volkswirtschaftslehre nicht mit meinem Dr. jur. habilitieren konnte; ich hätte also zunächst den Dr. phil. erwerben und zu diesem Zweck mich mit Philosophie und einem anderen Nebenfach beschäftigen müssen, was mich aus meinen bisherigen Arbeiten herausgerissen hätte. Auch zeigte die Mitteilung, dass die Unterrichtsverwaltung an die Schaffung bisher fehlender volkswirtschaftlicher Professuren dachte, die den Problemen des Welthandels und Weltverkehrs gerecht würden.

Nicht minder wichtig war mir, dass auch die philosophische Fakultät der Berliner Universität eine gleiche Stellung einnahm, als in ihr eine neue ausserordentliche Professur der Staatswissenschaften begründet wurde. Sie brachte für ihre Besetzung pari passu Dr. v. Halle, der schon zwei Jahre der Berliner Universität als Privatdozent angehörte und mich in Vorschlag. Stand es auch fest, dass Dr. v. Halle die Professur erhalten würde, so sah ich doch in diesem Beschluss die grösste wissenschaftliche Anerkennung, die in meinem Alter möglich war.

Bald darauf wurde ich ins Kultusministeriums gerufen und mir dort die ausserordentliche Professur in Göttingen, die bisher Professor Richard Ehrenberg innehabt hatte, in aller Form angeboten; ich sei von der dortigen Fakultät in Vorschlag gebracht worden; meine Ernennung läge bereits

unterzeichnet vor. Ich erbat mir trotzdem eine Überlegungsfrist. Die Berufung wunderte mich, da an keiner anderen Universität Professoren waren, die meinem Arbeitsgebiet so nahe standen wie Professor Cohn (Börse und Verkehr) und Professor Lexis (internationaler Handel); auch wollte es mir nicht einleuchten, dass gerade Göttingen Pflegestätte für weltwirtschaftliche Studien werden sollte; ich fürchtete, dort jede Fühlung mit dem praktischen Leben zu verlieren und ein Stubengelehrter zu werden.

Im Gestrüpp dieser Zweifel erhielt ich von Tirpitz, der gerade von einem Urlaub zurückgekommen war, die Anfrage, warum ich nicht nach Kiel gehen wolle. Als ich antwortete, ich sei vor diese Frage gar nicht gestellt worden. Wandte er sich an das Kultusministerium. Dort sagte man, man könne und wolle mich in Göttingen nicht wieder loslassen; doch Tirpitz erklärte, er könne keinen anderen Dozenten als mich für die ihm unterstehende Marine-Akademie gebrauchen. So wurde ich von neuem in das Kultusministerium geladen und hatte zum ersten Mal das eindrucksvolle Erlebnis einer Begegnung mit Ministerialdirektor Althoff. Schon äusserlich war Althoff eine auffällige Erscheinung. Er sah aus wie ein etwa aus Helgoland stammender alter Seemann, bewegte sich auch, wie wenn er gewohnt wäre, auf einem schwankenden Schiff zu gehen. Seine Stimme passte dazu allerdings wenig; sie hatte etwas singendes; auch die Massigkeit seiner Gestalt deutete mehr auf zu viel Schreibtischarbeit als auf Anwendung körperlicher Kräfte. Im ganzen entsprach seine Persönlichkeit dem äusseren Eindruck wenig und er pflegte diesen Widerspruch.

Ehe Althoff in das preussische Kultusministerium berufen wurde, war er Professor der Rechte in Strassburg; er kannte also Professoren aus eigenem Erlebnis und als Kollege. Der Durchschnittsprofessor imponierte ihm wenig; ein tüchtiger Gelehrter konnte ein lebensunerfahrener Mann, eine wissenschaftliche Grösse ein kleiner Mensch sein. Soweit er das noch nicht als Professor gelernt hatte, musste er es als Personalreferent im Ministerium erfahren. Hier wurzelt das, was Althoff in weiten Kreisen unbeliebt gemacht hat. Ein gewisses Mass an Menschenverachtung war ihm eigen. Aber das war nur eine Seite seines Wesens. In Strassburg waren es die Probleme der wissenschaftlichen Organisation, die ihn früh reizten und immer lebhafter beschäftigten. Hier wurzelt das, was die wesentliche Eigenart dieses Mannes ausmachte. Gewiss hat es auch schon vor ihm verdiente deutsche Organisatoren in Wissenschaft und Unterricht gegeben. Althoff ist, soweit ich sehen kann, der erste Deutsche, der sich mit aller Kraft dieser Aufgabe, die mit der Zeit immer bedeutsamer geworden war, gewidmet hat. Er sah in den Gelehrten gleichsam Bausteine für seine Pläne, die oft vor der Zugluft der Öffentlichkeit bewahrt werden mussten und nur langsam reiften. Im Grunde war er mehr Menschensucher als Menschenverächter und verbarg sorgsam in rauher Schale ein warmes Herz.

Mit diesem in weiten Kreisen gefürchteten Mann, den ich natürlich erst im Laufe der Zeit zu beurteilen lernte, kam ich jetzt zum ersten Mal zusammen. Aus der langen Unterredung mit ihm ging hervor, dass das Kultusministerium den Wunsch hatte, ich solle mich hauptsächlich Fragen des Welthandels widmen, und ich machte kein Hehl daraus, dass das auch mein Wunsch sei und brachte in aller Offenheit meine Bedenken gegen Göttingen vor: es gebe kein Gebiet der Volkswirtschaftslehre, das eine Verbindung mit dem praktischen Leben und den Aufgaben unserer Politik so nötig habe wie der internationale Handel und Verkehr; Kiel liege nicht an der Leine, sondern an der Welthandelsstrasse des Meeres und beherberge neben Gelehrten auch Marine-Offiziere, die viel von der Welt gesehen hätten.

Das schien Althoff einzuleuchten. Ich verliess ihn als Professor in Kiel und seine Abschiedsworte sind mir im Gedächtnis geblieben, weil sie so gar nicht dem Ruf rauhen Wesens entsprachen, das ihn gefürchtet machte und für mich eine schwere Verpflichtung enthielten: „Pflegen Sie die Fächer, die für unsere Marine von besonderer Bedeutung sind; dass Sie Ausgezeichnetes auf diesem Gebiet leisten, wissen wir“. Am 11. Oktober 1899 wurde ich zum ausserordentlichen Professor in Kiel ernannt.

Erst jetzt begann ich, richtige Befriedigung über meine Ernennung zum Professor zu empfinden. Ich sah in ihr einen Triumph, als ich so unbescheiden gewesen war, seit der Rückkehr aus Ostasien auf eine solche Wendung in meinem Leben zu hoffen. Wenn ich, ohne Preusse und Assessor zu sein, in ein preussisches Ministerium gekommen war, und ohne begütert zu sein, grosse Reisen gemacht hatte, sollte es da ausgeschlossen sein, ohne den richtigen Doktorhut Professor zu werden? Ich hatte mich zu Anfang des Winters vom gesellschaftlichen Leben zurück gezogen mit dem stillen Gelöbnis, erst als Professor wieder auf der Bildfläche zu erscheinen. Dass das Erhoffte so vielfältig eintreten werde, hatte ich nicht in den Kreis meiner Hoffnungen zu ziehen gewagt.

Die Freude, endlich die Ungewissheit in meinem Leben überwunden zu haben, dauerte nicht lange. Ich sollte nämlich meine doppelte Lehrtätigkeit schon im Sommer-Semester antreten. Hatte ich auch vor den gewünschten Vorlesungen an sich kein Grauen, so war es mir doch ein höchst unerfreulicher Gedanke, sie ohne jede vorherige Vorbereitung beginnen und meine in so gutem Zuge begriffenen China-Studien liegen lassen zu müssen. Sowie meine Arbeit im Ministerium nicht zu einem mindestens äusserlichen Abschluss bringen zu können. Mir wuchs schliesslich die vielerlei Arbeit und immer neue Unruhe über den Kopf. Überall reichte die Zeit nicht mehr aus. Statt glücklich in die Zukunft zu blicken, sah ich mich durch Ansprüche von allen Seiten bedrängt. Mein Wunsch war es, in Berlin wenigstens einigermaßen reinen Tisch zu machen mit meinen alten Arbeiten. Damit fand ich bei meinen Freunden Anklang, auch bei Schmoller, doch warnte dieser eindringlichst, mir nicht die Ungnade Althoffs zuzuziehen. Er hatte sich aber getäuscht. Als ich Althoff mit der Bitte, mich für das Sommersemester zu beurlauben, aufsuchte, war er freundlicher als je: „Herzlich gern! Wir wissen, wie Sie ihre Zeit ausnutzen. Ich hatte selbst schon den Wunsch, Sie zu sprechen“. Augenscheinlich passte ihm meine Bitte. Dann fragte er unvermittelt: „Wie stehen Sie eigentlich zur sozialen Frage?“ Ob meine ausführliche Antwort ihn befriedigte, ist mir nicht klar geworden; aber meine schon seit einiger Zeit gehegte Ahnung, dass ich doch nicht nach Kiel käme, fand neue Nahrung. Bald darauf ist es, wenn ich mich recht erinnere, gewesen, dass mir Althoff eine kürzlich erschienene Schrift über Nietzsche zuschickte mit der Bitte, mich darüber zu äussern, wie es der Verfasser beantragt habe. Ich sprach mich in einem Gutachten dagegen aus, weil der Verfasser sich ganz auf den Boden der Nietzschen Lehre vom Übermenschen stelle, und es mir unter den gegenwärtigen Verhältnissen weniger notwendig erschien, einen Herrscher in seinem Machtgefühl, als in seinem sozialen Empfinden zu stärken; auch war die Schrift nicht bedeutend genug.

Da kam kurz vor Beginn des Winter-Semesters eine neue Überraschung. Im Anschluss an meine ostasiatischen und amerikanischen Studien war ich mehrfach mit Fragen der allgemeinen Organisation des Handels befasst worden. So hatte ich im Bund der Industriellen einen Vortrag über die damals viel erörterte Frage der Errichtung von Handelsmuseen gehalten und in der „Woche“ mich eingehend über die stark umstrittene Frage der Errichtung von Handelskammern im Ausland ausgesprochen. Beides fand

viel Beachtung, wenn auch keineswegs allgemeine Zustimmung. Vielleicht hat das mitgewirkt, dass ich im September 1900 ein Telegramm erhielt, ich sei an der neu gegründeten Handels-Hochschule in Köln einstimmig zum Professor der Handelswissenschaften und zum Leiter des neuen Unternehmens gewählt worden. So verlockend mir sachlich dieses Anerbieten erschien, so konnte ich mich doch nicht entschliessen, die kaum errungene Stellung als Staatsbeamter alsbald wieder aufzugeben und in den Dienst einer Stadtgemeinde zu treten. Ich ging daher wieder zu Althoff. Statt mir vom Kölner Anerbieten abzuraten, wie ich erwartet hatte, redete er mir fast zu, es anzunehmen, und es bedurfte nur einer leisen Andeutung von meiner Seite, um ihn zu der später schriftlich wiederholten Zusicherung zu veranlassen, dass ich für den Fall meines Ausscheidens aus der Stellung an der Handels-Hochschule in Köln „an einer preussischen Universität und zwar wenn irgend möglich in Bonn selbst die Bezüge eines etatmässigen Extraordinarius erhalten solle, wie sie den bei meiner Anstellung in Kiel hinsichtlich des Besoldungsdienstalters getroffenen Festsetzung entsprechen würden.“ Als ich im Marineministerium von dieser neuen Wendung Mitteilung machte, sagte man mir, man wisse bereits seit einem halben Jahr, dass ich nach Bonn kommen würde.

Dass dieses Hin und Her mich in Gerede bringen würde, war mir klar. Es geschah aber auf eine unerwartet Art. Es hiess nämlich, ich sei zum Lehrer der Staatswissenschaften für den Kronprinzen bestimmt. Da mir von meiner vorgesetzten Behörde nichts Derartiges mitgeteilt worden war, trat ich dem Gerücht, wo es mir begegnete mit Bestimmtheit entgegen. Aber meine persönlichen Erklärungen nutzten nichts. Die Zeitungen zeigten ein hartnäckiges Interesse für meine Zukunft und ich erfuhr, dass auch anderswo um meine Person stark gestritten wurde. Ich liess mich dadurch nicht beirren und nahm das Kölner Doppelangebot an. Damit waren die Würfel gefallen. Ich war aus der Verwaltung in den Lehrberuf übergegangen. Statt Referendar und Hilfsarbeiter war ich hinfort Professor und Studiendirektor. Das war neben meiner Berufswahl und meiner Anstellung im Ministerium wohl die wichtigste berufliche Entscheidung meines Lebens. So sehr ich mich über diese Wendung freute, sie hatte natürlich auch schmerzliche Seiten. Sie erschien mir als Abschluss meiner Jugend. An die Stelle eifrigen Strebens trat jetzt mannigfaltige Verantwortung. Es kam nicht mehr auf die Betätigung hochstehender Interessen, sondern auf die Erfüllung einer bunten Menge grosser und kleiner Pflichten an. Auch der Schauplatz der Tätigkeit veränderte sich von Grund aus. Bisher hatte es mir an keinem Orte meiner Tätigkeit – von den Reisen abgesehen – an Freundschaft gefehlt. Sie hatte zur Verschönerung meines Lebens unendlich viel beigetragen. In Köln waren weder Verwandte noch Freunde; ich kannte niemanden, würde zu den „Honoratioren“ gezählt und der Jugend als Repektperson gegenüber stehen. Doch gab es einen tröstlichen Lichtblick: ein ältester Freund, Karl Hampe, war Privatdozent der Geschichte im nahen Bonn.

Auch der Abschied vom Ministerium wurde mir nicht leicht. Die Ostasien-Reise hatte einen bunten Schleier über meine dortige Tätigkeit gebreitet; jetzt trat die Fülle ungewöhnlicher Anregungen, interessanter Arbeiten, wertvoller Bekanntschaften, die mir meine Tätigkeit im Ministerium verschafft hatte, lebhaft vor meine Seele. Ich hatte nicht nur in der Wasserbau-Abteilung, sondern nicht minder in der Eisenbahn-Abteilung viel Vertrauen und manche Freundschaft gewonnen. Das zeigten mir meine Abschiedsbesuche. Auch bei meinem neuen Dezernenten, Geheimrat Peters, gewann ich das Gefühl, dass die freundschaftlichen Beziehungen sich erhalten würden, wie es auch in wohlthuender Weise der

Fall war. Am stärksten überraschte mich aber der Abschiedsbesuch bei Minister Thielen. Ich hatte erwartet, dass er sich in offizieller Form ganz kurz abspielen werde. Statt dessen entwickelte sich eine eingehende Unterhaltung. Der Minister sagte, er hätte mich gern im Ministerium behalten, und ich könne auf jegliche Unterstützung rechnen, wenn ich mich mit Arbeiten befassen wolle, die in den Bereich des Ministeriums fielen. Zur neuen Tätigkeit beglückwünschte er mich aufs herzlichste. Mit dem Stifter der Handels-Hochschule in Köln, v. Mevissen, habe er einst als Direktor der Rheinischen Eisenbahn viel zusammen gearbeitet; er freue sich, dass sein zeitgemässer Plan einer Hochschulbildung für Kaufleute zur Verwirklichung gelange. So wurde mir der Abschied nicht leicht, unso weniger als ich auch in anderen Ministerien gute Freunde zurückliess. Ministerialdirektor Wehrmut hatte es zweimal sehr ernstlich versucht, mich trotz fehlendem Assessorexamen zur Bearbeitung handelspolitischer Fragen ins Reichsamt des Innern zu ziehen; und dasselbe hatte mit Nachdruck der Staatssekretär des Auswertigen Amtes persönlich getan. Blicke ich in die Vergangenheit fiel es mir schwer aufs Herz, was ich in Berlin alles aufgab. Das minderte aber nicht die Gewissheit, dass ich mich richtig entschieden hatte. War doch mein altes Ziel erreicht und zwar in einer Form die nicht nur ein Ansammeln von Wissen, sondern auch ein Wirken ermöglichte.