XX. Neue Fahrt nach Ostasien 1910-1911

Die zweite selbständige Amerikareise ist meiner Arbeit ausserordentlich zu gute gekommen. Sie war nicht Anlass zu einer monographischen Studie wie die Fahrt im Jahre 1893. Sie befruchtete mein volkswirtschaftliches Denken im Ganzen. Das geschah nicht, weil die Vereinigten Staaten mir als Vorbild erschienen. Im Gegenteil, die Reise öffnete mir die Augen für viele Gefahren in der dortigen Entwicklung. Amerika erschien mir als das Experimentierlaboratorium der neuzeitlichen Wirtschaft. Es bot Vergleichsmöglichkeiten, wie sie in Deutschland und Europa nicht vorhanden waren, und erschloss zugleich in seinen amtlichen und privaten Veröffentlichungen wertvolle neue Quellen der Erkenntnis. So begann eine Zeit besonders fruchtbarer und anregender Arbeit. Eine Schar trefflicher Schüler aus dem Inland und dem Ausland strömte mir zu. Die bunte Mischung bot für die Studenten wie für den Lehrer vielfältige Reize. Zugleich war ich jetzt zur Selbständigkeit meiner Wissenschaft gegenüber gereift. Ich hatte die in Generationen entwickelten Lehren so lebendig in mich aufgenommen, dass sie „im Lehrer gewissermassen personifiziert erschienen.“ (Sovigay) Die Vorlesungen wurden für mich eine dauernde Quelle des Genusses. Das Seminar behielt auch jetzt seine alte Vorzugsstellung; in ihm liessen sich die Reiseergebnisse am besten verwerten. Auch meine wissenschaftlichen Arbeiten schlossen sich mehr als bisher mit der Lehrtätigkeit zu einer Einheit zusammen; es hing vom Zufall ab, ob die Bearbeitung einer Frage, die mir am Herzen lag, durch einen talentvollen Schüler oder durch mich selbst erfolgte. Eine schöne Arbeitsgemeinschaft war von selbst erwachsen und in ihr lag der Hauptreiz der Lehrtätigkeit.

Das fiel zusammen mit den ersten Jahren meines Eheglücks. Ich bewohnte jetzt auch nicht mehr einige Zimmer in einem fremden Hause, sondern ein ganzes Häuschen, das von oben bis unten mit eigenen Sachen, meist nach Entwürfen meines Bruders ausgestattet war. Die Kinderschar wuchs aber so schnell, dass das anfängliche Häuschen für uns reichlich eng wurde. Es war eine schöne Fügung, dass wir in das Haus meiner Schwiegereltern mit seinem Garten am Rhein übersiedeln konnten, während diese das grosse Nachbarhaus mit noch schönerer Aussicht auf das Siebengebirge kauften. So hatte ich das Gefühl, auf dem Höhepunkt meiner Berufsarbeit angelangt zu sein, als eine neue Wandlung in meinem Leben eintrat.

Der Vortakt war, dass ich vom Reichskanzler Bethmann-Hollweg, den ich persönlich nicht kannte, telegraphisch eine Einladung zu einem Abendessen in Berlin erhielt. Als ich mit der Antwort aus Rücksicht auf meine Berufspflichten zögerte, folgte die Drahtnachricht, dass das Kronprinzenpaar an jenem Abend zugegen sein würde. So erschien ich denn zur Gesellschaft. Sie war nicht gross, nur etwa ein Dutzend Gäste, darunter der mir seit China bekannte Unterstaatssekretär Zimmermann vom Auswärtigen Amt, der Gesandte Treutler, den ich in Tokyo kennen gelernt hatte. Der englische Botschafter Göschen, dessen Grossvater noch Deutscher gewesen war, sowie mehrere adlige Herren. Nach dem Essen flüsterte mir Unterstaatssekretär Zimmermann zu: „Sehen Sie sich den Botschafter Göschen genau an; das ist der Mann, der uns in den Krieg hetzt“. Dann nahm mich der Kronprinz in eine Ecke des Zimmers und redete mir eindringlichst zu, ich solle ihn und die Kronprinzessin auf ihrer bevorstehenden Reise nach Süd- und Ostasien begleiten. Ich setzte ihm auseinander, dass mir das leider nicht möglich sei. Er liess sich aber nicht beirren, sondern verstärkte nur sein freundliche Zureden. Die

Unterhaltung zog sich so lange hin, dass sie schon unliebsames Aufsehen erregte; darum schloss der Kronprinz mit der Bitte, am anderen Morgen um 10 Uhr zu ihm nach Potsdam zu kommen. Hier sprach er mit grosser Offenheit und entwaffnender Herzlichkeit: die bevorstehende Reise werde voraussichtlich die einzige grosse Reise sein, die er werde machen können; als Thronfolger müsse er bestrebt sein, aus ihr so reichen Gewinn wie nur möglich für seine zukünftige Aufgaben zu ziehen. Dazu seien aber die Aussichten bisher nicht günstig. Die zur Begleitung bestimmten Herren ständen ihm persönlich fern, seien mit einer Ausnahme bisher nicht in Asien gewesen, könnten zum Teil nicht einmal englisch; ich kannte Ostasien und er mich; ich solle ihn nicht im Stich lassen. Der Kronprinz führte das in so schlichter und dringlichen Weise aus, dass ich schliesslich kapitulierte. Natürlich hatte die Reise auch sachlich für mich Verlockendes. Meine chinesischen Studien waren durch das Scheitern einer grösseren Inlandreise unvollständig geblieben und hatte vor allem durch die Revolution von Sunyatsen eine Entwertung erfahren. Auch hatte ich China nur von der Seeseite kennengelernt; seine Landgrenze spielte damals nur eine geringe Rolle. Diese längste Grenze der alten Welt, die ihre Länder trennte, hatte erst mit dem Vordringen der Eisenbahn in das Innere Asiens ihre volle militärische und wirtschaftliche Bedeutung gewonnen. Die Rückfahrt durch die Mandschurei und dann mit der Sibirischen Eisenbahn hatte daher für mich besonderes Interesse.

Für die Reise konnte ich mich allerdings nicht alsbald frei machen; so schnell war auch die Ausrüstung gar nicht zu beschaffen; auch meine Lehrtätigkeit musste ich wenigstens bis zu den Weihnachtsferien ausüben und in Indien, so gerne ich es kennen gelernt hätte, konnte ich wenig nützen, da ich dort nicht Bescheid wusste und dort trefflich unterrichtete Engländer den Kronprinzen begleiten sollten. Darum wurde verabredet, dass ich mich erst in Singapore einfinden würde, von wo die Reise auf dem Kriegsschiff „Gneisenau“ ihre Fortsetzung nach China und Japan finden sollte. Auch mit dieser Einschränkung wurde mir die Zurücknahme meiner Absage nicht leicht mit Rücksicht auf meine Schüler und meine Familie, deren Vergrösserung bevorstand. Ich verliess das Kronprinzliche Palais mit zwiespältigen Empfindungen. Was würde mein Vater in solcher Lage sagen? Poscimur!

Als ich die Reise mit der Eisenbahnfahrt nach Genua antrat, war ich allein auf mich angewiesen; der Dampfer des Norddeutschen Lloyd war noch nicht angekommen. Die Wartezeit hatte jedoch ihr Gutes. Ich traf im Hotel Hermann Melchers aus Bremen, den ich bisher persönlich kaum kannte, der aber meinen Schriften über China ein besonderes Interesse entgegengebracht hatte. Er war, wie er sagte, der „älteste Chinese“, den wir damals in Deutschland hatten, und erzählte mir ausführlich, wie er vor 46 Jahren seine China-Firma gegründet hatte. Er wollte jetzt – er war Mitglied des Aufsichtsrats des Norddeutschen Lloyd – mit demselben Dampfer wie ich reisen und zwar mit seinem deutschen Freunde und regelmässigen Reisegeossen Hartmann zusammen, der durch die Erfindung eines schützenden Anstrichs für den Schiffsrumpf ein sehr reicher Mann geworden war und in England auf einem Herrensitz lebte. Wir verlebten einen gemütlichen Plauderabend mit einander. Er fand am nächsten Tage noch eine wertvolle Fortsetzung. Denn der Generaldirektor Heineken des Norddeutschen Lloyd war gerade von einer achtmonatlichen Asienreise zurückgekehrt und lud Melchers und mich zum Mittagessen ein. Ich empfand das als eine verheissungsvolle Ouvertüre.

Am Abend desselben Tages – es war der 27. Januar 1910 – bestieg ich in Genua den Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Princess Alice“, der an Stattlichkeit die „Sachsen“, mit der ich vor anderthalb

Jahrzehnten die Fahrt nach dem fernen Osten gemacht hatte, erheblich übertraf. Gehörte ich damals einer „Kommission“ an, deren Mitglieder ich, wenn auch flüchtig, bereits kennen gelernt hatte, so reiste ich auch dieses Mal nicht als Einzelner: aber das Kronprinzenpaar und sein Gefolge waren vorausgereist. Sie waren schon in Indien.

Die Gesellschaft, die ich an Bord antraf, war sehr verschieden von der auf der „Sachsen“. Damals war der vorherrschende Typ der Kaufmann in jüngeren Jahren; dazu kamen bis Port Said einzelne Vergnügensreisende, unter ihnen mehrere Professoren; die Fahrt fand damals durch Zusammentreffen mit Haeckel einen stimmungsvollen Anfang.

Die Schiffsgesellschaft erinnerte diesmal an die Hofgesellschaft. Ich kannte nur Melchers, der gleichsam als Hausherr fungierte. Er zog mich alsbald in seinen Kreis, dem unter Anderen der sympathische Fürst Putbus mit seiner liebenswürdigen Gattin angehörte. Es war ein sehr angenehmer Kreis; er hatte aber zur Folge, dass ich nicht, wie auf der ersten Ausfahrt, allmählich die ganze Schiffsgesellschaft kennen lernte. Sie löste sich vielmehr in eine Reihe sehnlischer Kreise auf, unter denen ein oesterreichischer, dessen Mittelpunkt ein Graf Czernin war, durch natürliche Vornehmheit besonders auffiel. Fehlte somit auch eine eigentliche Gemeinschaft, so schien mir doch fast Alle ein gemeinsames Band zu umschliessen. Das war die Kronprinzenreise. Irgendwie an ihr teilzunehmen war jedenfalls ein verbreitetes Bestreben.

Wenn man von Genua kommt und den Golf von Neapel genossen hat, kann die Einfahrt in anderen Seehäfen nicht leicht Eindruck machen. In den Suez-Kanal ist sie zwar aus technischen Gründen interessant, auch hatte sie seit meiner ersten Ostasienreise durch ein Standbild des Erbauers, Lesseps, etwas von historischer Würde gewonnen; doch über die Hässlichkeit von Port Said, war ich wieder wie vor andrethalb Jahrzehnten erstaunt. Die Erinnerung konnte dieses Mal jedoch das Bild ergänzen. Sie flüchtete zum Nilstrom, dem Schöpfer der Kultur und Macht der Pharaonen, und zur „Bilderchronik“ der ägyptischen Kunst an seinen Ufern, die auch flüchtigen Eindrücken Anschauung und Farbe verliehen hatte.

Diese Erinnerung verhalf mir erst zur Klarheit über die Besonderheit meiner neuen Ostfahrt. Sie verfolgte nicht einseitig wirtschaftspolitische Ziele. Wie in der zweiten Amerikareise durften hier politische Gesichtspunkte nicht übersehen werden. Von der ägyptischen Küste richtete sich daher die Aufmerksamkeit auf die arabische, an der ich zweimal, fast ohne sie zubeachten, vorüber gefahren war. Sie war seitdem interessant geworden. Kürzlich war ja in der Türkei, zu der Arabien gehörte, die Jungtürkische Revolution ausgebrochen. Sie hatte den Sultan Abdul Hamid nach Saloniki verbannt, das türkische Nationalgefühl stark angefacht und eine ungeahnte Bewegung umfassender Modernisierung hervorgerufen. Unwillkürlich drängte sich die Frage auf: wie wirkt das auf die Araber? Entwickelt sich auch unter ihnen ein Nationalgefühl und eine Modernisierungsbewegung; obwohl sie in zahllose sich bekämpfende Stämme auseinander fallen und nur in der Religion ein Band der Gemeinschaft haben? Es schien mir wenig wahrscheinlich zu sein. Die blosse Befreiung von türkischer Vorherrschaft musste den Freiheitsdrang der Stämme noch stärken, und dem Eisenbahnbau in der arabischen Wüste waren enge Grenzen gezogen. Dagegen hatte ich den Eindruck, dass Aden seit meiner ersten Ostasienfahrt an Bedeutung noch gewonnen hatte. Denn wie seine Lage am Eingang zum Roten Meer erst zu voller

Wirkung gelangt war, so bahnte sich Ähnliches jetzt bei seiner Lage am Eingang des Persischen Meerbusens an; dieser Seeweg erhielt erst jetzt durch die Bagdadbahn nach der Türkei und die Eisenbahn zum Kaspischen Meer weltwirtschaftliche Bedeutung.

In solchen Betrachtungen versunken, erhielt ich bei der Einfahrt in Aden ein Telegramm. Es war von Kiderlen-Wächter, dem Staatssekretär des Auswärtigen Amtes unterschrieben und lautete: „Kronprinz heimreist noch diesen Monat, wahrscheinlich via Bombay“. Das war ein Blitz aus heiteren Höhen. Er traf nicht nur mich, sondern einen grossen, wenn nicht den grössten Teil der Schiffsgesellschaft. Es war eine allgemeine Bestürzung, die nicht nur auf der Tatsache ansich, sondern auch darauf beruhte, dass durch sie viele Reisepläne durchkreuzt wurden. Besonders aber wurde ich vor eine schwierige Entscheidung gestellt. Denn für mich war die Fahrt auf dem Lloyd-Dampfer nur Vortakt; die eigentliche Reise sollte erst in Singapore beginnen. Sollte ich nun alsbald kehrt machen? Das schien mir ein zu klägliches Ende dieser zweiten Ostasienreise zu sein, für die ich persönliche Opfer gebracht hatte, wie ich sie kaum hatte verantworten können. Rückgängig machen konnte ich das nicht mehr. Sollte alles ohne jedes Ergebnis bleiben? Dagegen sträubte sich meine Natur. Eine innere Stimme rief mir zu: Make the best of it. Ich beschloss daher, bis Singapore weiter zu fahren und dort zu entscheiden, ob ich die Reise nach China und Japan noch einmal wiederholen oder mir British-Malaya und Niederländisch-Indien ansehen wollte. Auch die befreundeten Reisegenossen bestärkten mich in diesem Beschluss.

So ging die Fahrt weiter nach Colombo, dem Einganstor zur tropischen Insel, auf der sich England besonders erfolgreich als koloniasatorische Macht betätigt hat, was hier freilich auch leichter war als irgendwo sonst im Britischen Reich. Aber auch in Colombo ist die Einfahrt enttäuschend; sie lässt die Üppigkeit Ceylons, die sich nirgends schöner als im Botanischen Garten von Siradenija zeigt, kaum ahnen.

Eindrucksvoller ist die Ankunft in der südöstlichen Halbinsel Asiens. Sie pflegt noch heute meist nach der ältesten europäischen Kolonie in Hinterindien, der von den Portugiesen 1511 eroberten Hafenstadt Malakka genannt zu werden, die einst sich rühmte, den stärksten Seeverkehr der Welt zu haben und heute versandet ist. Die Dampfer der Europafahrt legen heute in zwei andere Häfen an. Der erste ist der im Norden der Halbinsel gelegene Hafen von Peneng, der 1786 von den Engländern in einem Vertrag mit dem Rajah von Kadah, den die Engländer für 10.000 Silber-Dollar (= 4000 M,) im Jahre erworben haben. Der andere Hafen im Süden der Halbinsel war das Ziel meiner Seefahrt: das von den Engländern 1819 besetzte Singapore, das seit 1830 Hauptstadt der englischen Kolonie der Straits Settlements ist.

Singapore, das „Stadt des Löwen“ heissen soll, obwohl Löwen in der ganzen Gegend nie vorgekommen sind, liegt etwas nördlich vom Äquator und kennt daher keine Jahreszeiten. Da es aber weit in die grösste Wasserfläche unseres Erballs vorgeschoben ist, hat es keine Trockenzeit, wie Indien und die meisten Gegenden am Äquator; es regnet fast jeden Nachmittag etwas. Wie der Barometer ist auch der Thermometer von grosser Stetigkeit. Singapore soll 10 Grad kühler sein als andere Orte in gleicher Lage.

Die Einfahrt geht an zahllosen Inseln vorüber; zwei waren stark befestigt. Doch lag im Hafen, von dem immer zu lesen war, er könne die vereinigten Kriegsmarinen der Welt aufnehmen, auch nicht ein grösseres englisches Kriegsschiff. Erst am Lande erfuhr ich, dass das seit dem russisch-japanischen Krieg der Kummer der Geschäftswelt von Singapore war. Man glaubte in England augenscheinlich, in Ostasien nur von Russland auf der Hut sein zu müssen; in Singapore war die Besorgnis vor dem siegreichen Japan grösser.

Weitaus am interessantesten war für den Ankömmling derjenige Teil des Hafens, der einheimischen Schiffen zugewiesen war. Da herrschte ein Gewimmel, wie es so bunt sich kaum anderswo bietet. Hier trafen sich die Schiffe der seit Jahrhunderten seefahrenden und Fischerei betreibenden Malayen - die vielen kleinen Küstenschiffe (Koleh) und die grösseren seetüchtigen Jalaks und Prahus, von denen man sich vorstellen kann, dass sie einst die Gewässer der Inselwelt der Südsee beherrscht haben, - mit den nicht minder eigenartigen chinesischen Fahrzeugen - den malerischen Dschunken, dickbäuchigen Leichtern (Tonkangs) und den schuhförmigen Ruderbooten der Sampans. Zu Hunderten sind sie zusammengedrängt, und es ist erstaunlich, wie sich das einzelne Schiff aus diesem wirren Knäuel sicher herauswindet.

Früher wird auch der Hafen der Europäer ein malerisches Bild dargeboten haben. Das war zur Zeit der mastenreichen Segelschiffe, die hier tagelang lagen, um Fracht zu löschen und einzuladen. Seitdem die Dampfer aufkamen, sind die Schiffe der Europäer und Amerikaner ganz anders als früher eilige Zugvögel geworden. Je mehr sie ein grosses Kapital darstellen, das verzinst werden muss, um so eiliger haben sie es. Das Löschen und Laden geht mit unheimlicher Geschwindigkeit vor sich. Am schnellen Verschwinden der Dampfer erkennt man, dass Singapore ein Durchgangshafen ist; da er auch kohlearm ist, pflegen nur kleinere Dampfer des Nachbarschaftsverkehrs hier zu kohlen. Man sah es dem Hafen daher kaum an, dass nach dem Tonnengehalt der ein- und ausfahrenden Schiffe dem halben Dutzend der besuchtesten Seehäfen der Welt unmittelbar folgte. Es hatte seit der Eröffnung des Suezkanals und dem Aufschwung der durch ihn geförderten Dampfschiffahrt einen steigenden Aufstieg zu verzeichnen, in der Zeit seit meinem ersten Besuch sogar einen besonders starken. Der Tonnengehalt hatte 1896 bis 1906 charakterischer Weise um zwei Drittel, die Zahl der Schiffe dagegen nur um etwa ein Sechstel zugenommen. Daher kam im Hafengebilde das Anwachsen nur unvollständig zum Ausdruck.

Stärker als durch diese allgemeine Entwicklung war die Stimmung der Geschäftswelt Singapores durch Wandlungen innerhalb der Gesamtentwicklung beherrscht. Während nämlich der Anteil der britischen Schifffahrt 1896 noch 65,8% betragen hatte, betrug er 1906 nur grade 54% und gleichzeitig hatte sich der deutsche, der holländische und der französische und vor allem der japanische sehr gehoben.

Für den grossen überseeischen Verkehr und Handel standen zwei Ereignisse im Vordergrund: der Ausbau der 1886 eröffneten Ostasienlinie des Norddeutschen Lloyd durch Verdopplung der Fahrten, Einstellung grosser neuer Dampfer und Ankauf zweier englischer Küstendampfergesellschaften, sowie der schnelle Ausbau der japanischen Postdampfer-Gesellschaft zu einem den Erdball umspannenden Unternehmen, insbesondere durch Einrichtung eines vierzehntägigen Verkehrs mit Europa.

Nur ein Ereignis erregte die Gemüter der Geschäftswelt in Singapore noch mehr. Das war die Verstaatlichung der „Tanjong Pagar Docks Company“ durch die englische Regierung für rund 3 ½ Millionen Pfund Sterling. Der scharfe Widerspruch gründete sich darauf, dass es sich um das grösste und erfolgreichste Unternehmen in Singapore handelte; und er schlug in eine ungemütliche Nachdenklichkeit um, als es sich zeigte, dass es sich dabei um einen Teil eines „Great Harbour Improvement Scheme“ handele, das Singapore, dieses „Zugangstor vom Indischen zum Stillen Ozean“, zum stärksten Kriegshafen in Ostasien ausgestalten sollte. Freilich verzögerte sich dieser Ausbau noch viele Jahre, erforderte dann aber dreissig Millionen Pfund Sterling, was auch eine starke Belastung der Kolonie zur Folge hatte.

Wenn man in Singapore an Land kommt, wird man umwogt von einem wild geräuschvollen Getriebe des Landverkehrs. Es setzt sich ähnlich bunt zusammen wie sein Gegenstück zu Wasser. Da sind die von einem chinesischen oder malaiischen Kuli gezogenen „Rickshahs“, die „Gherries“ genannten zierlichen malaischen Ponywagen, die langsam ihres Weges ziehenden malerischen Ochsenkarren. Nicht minder bunt auch die europäischen Fuhrwerke: elegante Equipagen, einzelne Autos und eine elektrische Trambahn, die aber von Europäern nicht benutzt zu werden pflegte. Eine wunderliche Mischung von Orient und Okzident, wie sie vielleicht für keine Stadt so bezeichnend wie für Singapore ist, das in achtzig Jahren von einem Fischerdorf zu einer Grosstadt herangewachsen war. Auch hier wickelte sich das bunte Getriebe erstaunlich glatt und friedlich ab.

Die Stadt Singapore ist nicht sehr einrucksvoll, zumal wenn man Städte in China und Japan schon kennt. Zwei Denkmäler haben mich aber interessiert. Das eine steht auf der „Esplanade“ am Meeresstrand. Es ist das Denkmal Raffles, dem Angestellten der Ostindischen Compagnie, der gegen die englische Regierung und den Vorstand seiner Gesellschaft durchgesetzt hatte, dass hier auf der verwilderten Insel, auf der nur einige unternehmungslustige Chinesen tätig waren, eine Niederlassung ins Leben gerufen wurde auf Grund des Kaufes eines kleinen Teils der Insel für 60.000 Silberdollar und einer Lebensrente von 24.000 Silberdollars für den Sultan von Jahore. Raffles erkannte die bevorzugte Lage an der engsten Stelle der Meerenge, den Vorteil der geringen Besiedlung und der chinesischen Pionierarbeit, die Bedeutung für Englands Handel mit China und Japan. Mutig erklärte er: „You may take my word for it, this is by far the most important station in the East, and as far as naval superiority and commercial interests are concerned, of much higher value than whole continents of territory.“ Aber ein starker Kampf war nötig, um seine Überzeugung durchzusetzen. Er hat ihn aufgerieben. Wenige Jahre nach Begründung der Niederlassung ist er im besten Mannesalter gestorben. Erst nach seinem Tode hat man sein Tun richtig gewürdigt. Wie man in Singapore ihm ein Denkmal gesetzt hat, so ist ihm auch eine in der Westminster Abbey gesetzt worden.

Ein zweites Denkmal hat mich nicht weniger gefesselt. Es ist eine stattliche Fontäne, an der zu lesen ist, dass die Stadtverwaltung sie errichtet hat zum Andenken an den Beitrag des Chinesen Tan Kim Seng zum Bau des Wasserwerks von Singapore. Das weist auf den grossen Anteil hin, den die Chinesen an der Entwicklung dieser Stadt gehabt haben. Das war es auch, was mich in Singapore in erster Linie interessierte. Hier sah man das Chinesentum auf einer höheren Stufe der Entwicklung als in China, und es öffnete sich damit der Blick in eine im Ganzen noch verschleierte Zukunft. Dieses Denkmal erleichterte es auch, Singapores Besonderheit zu erfassen. Es ist vor allem eine chinesische Stadt. Die Chinesen sind nicht nur sehr viel zahlreicher als die Europäer und stellen im ganzen einen grösseren Reichtum dar;

sie sind zum grossen Teil auch fest mit Singapore verwachsen. Denn viele sind in Malaya geboren, oft schon mehrere Generationen im Lande, und andere haben die Absicht, im Lande ihr Leben zu verbringen. Sie haben ein Heimatgefühl, das der europäische Kaufmann hier nicht kennt. Er ist Zugvogel, nur aus Geschäftsinteresse im Lande.

Das zeigt sich deutlich im Geschäftsviertel. Das europäische ist am Hafen eng zusammengedrängt, trägt den Charakter des Zufälligen und Stilllosen; die Chinesen dagegen haben sich in der längsten Strasse der Stadt ausgebreitet und sind viel einheitlicher und gefesteter im Stil. Nur die Regierungsbauten geben dem Europäer ein Übergewicht. Die englische Kolonialverwaltung hat Wert darauf gelegt, einen Dauercharakter zum Ausdruck zu bringen, dabei aber natürlich mehr an die Asiaten als an die Europäer gedacht.

Als Sehenswürdigkeit kommt eigentlich in Singapore nur der Botanische Garten in Betracht. Wer aber den älteren in Perdenija auf Ceylon gesehen hatte, konnte von ihm nicht ganz befriedigt sein. Und das ist nicht verwunderlich. Ceylon ist früh ein Ausflugsland geworden. Darin konnte Singapore mit ihm nicht wetteifern. Das rein Geschäftliche drängte sich viel einseitiger in den Vordergrund. Der Botanische Garten diente hier daher auch nicht der Tropen Flora im ganzen, sondern in erster Linie „economic plants“. Es ist auch für ihn bezeichnend, dass in meiner Erinnerung nicht ein Pflanzenbild haften geblieben ist, sondern ganz etwas anderes. Als ich nämlich kurz nach Sonnenaufgang den einsamen Garten aufsuchte, erregte ein wildes Getöse meine Neugier. Als ich ihm nachging, kam ich an einen Käfig, in dem ein riesiger Tiger aufrecht stand und unter unsäglichem Gebrüll mit aller Kraft pausenlos gegen die Eisenstäbe seines Gefängnisses hämmerte. Ein Bild unbändiger Wut. Ein malayischer Angestellter sagte mir, der Tiger sei ganz kürzlich – anscheinend in der letzten Nacht – gefangen worden. Auf der Insel Singapore kamen an sich Tiger nicht mehr vor; aber von Zeit zu Zeit schwamm einer vom Festland herüber. Dort waren sie nicht selten. 1906 sind 70 Preise für erlegte Tiger von der Polizei der Straits Settlements gezahlt worden.

Sehenswürdigter als die eigentliche Stadt ist das vom Hafen nicht sichtbare, landeinwärts gelegene Wohnviertel, das durch schöne Alleen mit dem Geschäftsviertel verbunden ist. Hier hatte man eine grössere Kontinuität dadurch zu sichern gewusst, dass ein Bungalow nicht einem einzelnen, bald wieder fortziehenden Europäer, sondern der europäischen Firma gehörte. Repräsentationspflicht ersetzte gleichsam das Heimatgefühl. Jedes Landhaus, das im Innern reich an allem Prunk jener unkünstlerischen Zeit war, liegt in einem oft stattlichen Grundstück – „Compound“ genannt –; darin tropische Pflanzen, der Nähe des Äquators entsprechend, zu züchten gehört zu den ehrgeizigen Liebhabereien des Hausherrn, sodass allerdings in dieser Hinsicht für einen Botanischen Garten nur wenig zu tun übrig bleibt. Wenn Mancher, mit einem Gefühl der Anhänglichkeit an die in Singapore verbrachte Zeit zurückdenkt, so findet das hier seine Erklärung. Wer eine duftende Tropennacht im eifrigem Gezirpe zahlloser Zikaden – etwa in „Spring Grover“ der Hamburger Firma Behn, Meyer und Co. – erlebt hat, wird ihr in der Erinnerung einen bevorzugten Platz einräumen. Etwas so Stimmungsvolles findet sich in Hongkong und Shanghai, in Kobe und Yokohama nicht.

Das interessanteste in Singapore ist aber das Gemisch von Menschen. Es fällt dadurch auf, dass die angeblich vierzig Nationalitäten, die hier zusammengeströmt sind, sich fast alle ihre heimischen

Trachten und Gewohnheiten erhalten haben. Schon die erste Volkszählung, die 1824 veranstaltet wurde ergab in Singapore: 74 Europäer, 16 Armenier, 15 Araber, 4581 Malaien, 3317 Chinesen, 756 Inder und 1925 Bewohner der umliegenden Inseln. Seitdem hatte sich die Minderheitsstellung der Europäer, auch wenn man das englische Militär und die Amerikaner mitzählte, nicht verändert. Sie trat sogar noch stärker hervor, da die Chinesen einen grossen Zuwachs aufzuweisen hatten; sie bildeten schon 1891 zwei Drittel der Bevölkerung der Insel. Dies fällt umso stärker ins Gewicht, als – wie schon angedeutet – von den Europäern nur ein kleiner Teil Dauerbewohner Singapores ist.

Der Mangel an Stabilität der Bevölkerung zeigt sich auch darin, dass 1901 170.875 Einwohner männlich und nur 57.680 weiblich waren. Mit diesem Missverhältnis, das in keiner anderen grossen Stadt so ausgeprägt sein dürfte, steht das von Todesfällen in enger Verbindung. 1906 betrug die Geburtenziffer 20,38 % und die Sterbeziffer 37,93%. Das war sogar ein besonders günstiges Jahr; im Durchschnitt vom Jahrzehnt war das Geburten-Defizit 25,33%. Wenn Singapore so schnell gewachsen ist, so erklärt sich das aus seiner grossen Einwanderung. Ändert sich diese, so wandelt sich sehr schnell auch die Zusammensetzung der Bevölkerung.

Schon in der Vergangenheit haben grosse Verschiebungen in der Bevölkerung stattgefunden. Von den Urbewohnern der Malaiischen Halbinsel, den vielerlei Negrito-Stämmen, die mit dem Sammelnamen Salais und Semange bezeichnet werden, sind Angehörige in Singapore kaum zu sehen. Die wenigen, die ich zu Gesicht bekommen habe, sind traurige Vertreter des Menschengeschlechts. Sie sind ein Beweis dafür, wie die Wüsten auch die Urwaldgebiete der Tropen nur wenig Nahrung hervorbringen, sodass die Bevölkerung im ganzen dünn und der Einzelne in schlechtem Ernährungszustand bleibt. In den Flusstälern mit ihren nährstoffreichen Wasserpflanzen, insbesondere dem Sumpfpfeil setzten sich die um 1400 von Sumatra eingewanderten Malaien fest und wurden Träger einer höheren Stufe der Entwicklung. Sie sind dann aber stehen geblieben, teils infolge ihrer Vermischung mit der Urbevölkerung, vor allem aber unter dem Druck der Willkürherrschaft habgieriger und streitsüchtiger Sultane. Noch immer sind sie jedoch Träger einer Kultur, die zwar bescheiden, doch eigentümlich geschlossen ist. Sie sind von einem ihrer besten Kenner, Wilkinson, dem Verfasser des malaisch-englischen Lexikons, „nature's gentlemen“ genannt worden. Selbstgenügsamkeit und fügsam, doch nicht ohne Würde, streben sie nach einem geruhigen Leben im Kreise der eigenen Familie und nach der Art ihrer Vorfahren. Bambus und die steifen Blätter der Sumpfpalme sind für ihr Tun die Rohstoffe, und im Flechten von Matten und Körben sind sie Meister. Wahrscheinlich schon im 14. Jahrhundert sind sie zum Islam übergetreten, mit dem sie Mancherlei aus ihrer früheren Hindu-Religion und noch älteren animistischen Vorstellungen vermischt haben. Diese Glaubenswelt ist für sie unantastbar, sodass sich Missionsbestrebungen bei ihnen als aussichtslos erwiesen. Aber der malaische Islam ist ohne Fanatismus.

Nicht in gleichem Masse gilt das von den Chinesen. Denn sie sind zum Teil vom Streben erfüllt, ihre Wirtschaftslage zu verbessern, und sind auch eine viel differenziertere Menschenmasse. Sie sprechen so verschiedene Dialekte, dass sie sich oft nur mit Hilfe der chinesischen Schriftzeichen oder der leicht erlernbaren malaischen Sprache, die hier, noch weiter vereinfacht zum „Küsten-Malaisch“, die Rolle des Pidgin-Englisch spielt, verständigen können. Sie weisen eine erstaunlich grosse Mannigfaltigkeit in ihrer wirtschaftlichen Betätigung auf. Es dürfte in Singapore keinen Wirtschaftszweig

geben, in dem Chinesen nicht erfolgreich gewirkt haben, und zwar sind sie vielfach als Pioniere tätig gewesen. Die Zinnengewinnung ist durch sie entwickelt worden, und der sogleich noch zu betrachtende Ausbau der Kolonie der Straits Settlements zu „British-Malaya“ ist ohne Chinesen nicht denkbar.

Die Grundlage ihrer Tätigkeit war der chinesische Bedarf sowohl ausserhalb wie innerhalb ihres Heimatlandes. Sie versorgten die Chinesen in den Straits Settlements mit Reis und wurden dadurch führend im ostasiatischen Reishandel sowie in der Reismühlenindustrie. Sie brachten Holz aus den Urwäldern des Südens in ihr an Holz armes Heimatland und wurden Besitzer von Sägemühlen. Sie beschafften die Kulis von Kanton, Swatau und Amoy für die Zinngruben und Plantagen und gewannen damit Herrschaft über einen erheblichen Teil des Schiffsverkehrs in der südöstlichen Inselwelt. Im chinesischen Grossunternehmertum hat sich daher Singepore der grösste persönliche Reichtum, insbesondere auch der grösste Grundbesitz angesammelt.

Wenn man weiter bedenkt, dass die Chinesen lange vor den Engländern die südöstliche Halbinsel Asiens aufgesucht und sich dort festgesetzt haben, und dass sie in den Straits Settlements 1901 gegenüber 5048 Weissen 281933 Köpfe zählten, so kann man sagen, dass hier wirtschaftlich seit etwa einem Jahrhundert eine Kolonie der gelben Rasse vorhanden war.

Die Chinesenbevölkerung Singapores hatte in letzter Zeit besonders zugenommen. Zinnengewinnung und Kautschuk-Kultur hatten den Bedarf von Chinesenarbeit gesteigert und die Massnahmen der Vereinigten Staaten gegen die Chinesen-Einwanderung hatten den Strom der gelben Einwanderung nach Südosten abgelenkt; Singapore war zum Ersatz für Städte wie San Francisco oder auch Chicago geworden. In der Chinesen Bevölkerung Singapores gab es daher verschiedene Gruppen: Die nur vorübergehend und die für die Dauer Eingewanderten, und unter diesen nahmen wieder die „Straits-born“ Chinesen eine Vorzugsstellung ein.

Die Zugehörigkeit zu seinem Heimatland hat auch bei dauernder Übersiedlung beim Chinesen nicht gelitten. Es gab in Singapore Chinesen, denen der eine oder andere Rang eines Mandarinen, sogar die hohe Auszeichnung der Pfauenfeder verliehen worden war. Da sie das Ausland kannten und mit englischer Sprache und Art vertraut waren, sind sie als Berater der chinesischen Regierung mehrfach tätig gewesen. Kennzeichnend ist, dass ein Straits-Chinese das Holz für den Wiederaufbau des kaiserlichen Palastes in Peking nach dem „Boxeraufstand“ geliefert hat. Trotz aller Verschiedenheiten, die auch in allerlei merkwürdigen Abstufungen zwischen chinesischer und europäischer Kleidung manchmal zum Ausdruck kamen, hatte sich im Straits-Chinesentum ein Gefühl nationaler Zusammengehörigkeit entwickelt, wie es in China oft fehlte. Das zeigte sich beim Boykott der Nordamerikaner aus Anlass ihrer Massnahmen gegen die chinesische Einwanderung. Ähnliches ist auch bei der Opium-Frage hervorgetreten; für die englische Regierung war sie, wie in Indien, ein finanzielles Problem. Sollte die Kolonie von Einfuhrzöllen und Einkommensteuer frei gehalten werden, so musste man eine finanzielle Ersatzquelle erschliessen; das war das Einfuhrgut des Opiums. Das Odium solcher Finanzierung suchte man dadurch von sich abzuwälzen, dass man das Opium-Monopol an die Chinesen verpachtete, wodurch noch der Nebenvorteil einer festen Jahreseinnahme erzielt wurde. Das ging reibungslos, bis 1906 das in zehn Jahren durchzuführende Opium-Verbot des chinesischen Kaisers erschien; obwohl ihre finanziellen

Interessen stark berührt wurden, zögerten die Straits-Chinesen nicht, sich an der Anti-Opium-Bewegung führend zu beteiligen; es siegte ihr Nationalgefühl.

Die grosse Bedeutung der Chinesen für ihre Kolonie haben die Engländer nicht verkannt. Sie ernannten Chinesen zu Mitgliedern des „Legislative“ und auch des „Executive Council“, errichteten neben der allgemeinen Handelskammer eine besondere für sie, setzten einen mit China vertrauten „Protector der Chinesen“ ein und gestatteten das Erscheinen chinesischer Zeitungen. Sie wussten, dass ohne die Chinesen die grosse Entwicklung ihrer Kolonie im Südosten Asiens nicht möglich gewesen wäre; ohne sie dürfte sie auch in Zukunft kaum denkbar sein.

Nach den Chinesen und Malaien folgen der Zahl nach die Inder, freilich in grossem Abstand. Als britische Untertanen sind sie in der Regierung der Kolonie mannigfach beschäftigt; im Einzelhandel stehen vor allem Kaufleute aus Bombay vielfach mit den Chinesen im Wettbewerb. Zwei Gruppen fallen durch ihre Tracht besonders auf; die Parsees, die aus Bagdad stammen und über Persien einst nach Bombay kamen, sowie die „Chetties“, die als Geldleiher den kleinen Mann ausbeuten und in ihrer ärmlichen Erscheinung ihren oft angesammelten Reichtum nicht ahnen lassen. Im soliden Grosshandel erwies sich der Chinese regelmässig als überlegen; aber es gibt Ausnahmen. So waren Inder zur Zeit meines Besuches seit drei Generationen Besitzer und Leiter des bekannten Hotel de l'Europe in Singapore, und der eine oder andere indische Grosskaufmann hatte auch Entwicklungsmöglichkeiten Malayas sein Geschäftsinteresse erfolgreich zugewendet. Überwiegend aber gehörten die Inder den untersten Schichten an, und zwar waren es die aus dem südlichen Indien stammenden, auch „Klings“ genannten, anspruchslosen und ausdauernden Tamilen, die zu Ceylons Entwicklung viel beigetragen und auch im englischen Ostafrika und englischen Mittelamerika Verwendung gefunden haben. Die Engländer wollten sie auch auf den Plantagen der Straits-Kolonie als Gegengewicht gegenüber den Chinesen in grossem Masstab heranziehen, doch das stiess, wenigstens damals, auf Schwierigkeiten. Zum Teil haben Javanen ausgeholfen, als das Verbot ihrer Ausfuhr aufgehoben wurde.

Aus der Fülle anderer Nationalitäten und Stämme, die in Singapore zusammenströmen, verdienen noch die Araber hervorgehoben zu werden. Sie sind hier nicht nur als Vorgänger der Europäer auch der Chinesen geschichtlich verwurzelt, sondern stehen auch durch den Islam mit der Malaischen Bevölkerung in Verbindung. Unter ihnen befinden sich Grosskaufleute, welche, ähnlich wie die chinesischen, ihr Heimatland mit Tropenerzeugnissen versorgen und darüber hinaus auch mit Europa handeln. Der damals grösste Steuerzahler in Singapore, der auch als grösster dortiger Grundbesitzer galt, stamte aus Hadramaut; ein anderer hatte zwei Geschäfte in Bombay, Kalkutta, Bangkok, Samarang und Kobe; ein dritter war Besitzer des Raffles-Hotels, der damals beliebtesten Gaststätte. Neben diesen Kaufherren gibt es aber auch hier eine andere Gruppe. Das sind die Araber, die aus der Religion ein Geschäft machen; sie gewähren Vorschüsse an Malaien für Pilgerfahrten nach Mekka und gelten neben den genannten Chetties, die vor allem mit bedürftigen Chinesen handeln, als die „Haifische des Ostens“.

Während unter den Arabern sich nur vereinzelte von ihrem Heimatlande losgelöst haben, sind die Armenier in Südostasien regelmässig bewusste Auswanderer. Ist von ihnen auch nur eine kleine Schar vorhanden, so haben sie doch in Singapore eine eigene Kirche und üben infolge ihrer Vertrautheit mit

dem Lande einen beachtlichen Einfluss aus. Ich hatte den Eindruck, dass sie infolge ihrer Sprachgewandtheit dem Hotelwesen besonderes Interesse schenkten.

Auffallend war es, dass die Japaner im Stadtbild Singapores sehr zurücktraten. Sie hatten mit ihren Schiffen den Wettbewerb mit den Europäern und Amerikanern erfolgreich aufgenommen und durch ihre siegreichen Kriege mit Russland und mit China ein hohes politisches Ansehen gewonnen. Dem entsprach keineswegs ihre damalige wirtschaftliche Betätigung in Singapore. Die Zahl der Japaner war nur gering, nahmen kaum zu und wies einen ungewöhnlich hohen Anteil des weiblichen Geschlechts auf. Im Vordergrund standen die auf Reisenden berechneten Geschäfte. Im Grosshandel, sowie im Gewerbe und Industrie spielten sie nur eine bescheidene Rolle. Das erklärte sich jedoch daraus, dass man im eigenen Lande und in den durch die Kriege gewonnenen Gebietserweiterungen vor einer solchen Fülle neuer Aufgaben stand, dass Selbstbescheidung geboten war.

Auch die asiatischen und europäischen Juden spielten damals in Singapore, obwohl sie dort zwei Synagogen hatten, keine bemerkenswerte Rolle. Abgesehen von den erwähnten Parsees, die ihnen meist zugezählt wurden („Bagdad-Juden“) schienen sie ein ihnen zusagendes Betätigungsfeld nicht zu finden. Die einzige bedeutende Ausnahme war die Pariser Juwelierfirma Levy Hermanos, die in fast allen grossen Ländern vertreten war und ihr umfassendes Geschäft in erster Linie auf der verschiedenen Bewertung der bunten Halbedelsteine im Orient und Okzident aufgebaut hatte. Sonst bin ich, abgesehen vom Opium-Handel, beachtlichen Spuren jüdischer Tätigkeit nicht begegnet.

Wenn man endlich in Betracht zieht, dass aus der Fülle der verschiedenen Nachbargebiete Singalesen, Burmesen, Siamesen, Annamiten, sowie Eingeborenen aus Java, Sumatra, Borneo und Celebes hier zusammenströmen. So dürfte es kaum zu viel gesagt sein, dass ein so buntes Gemisch von Menschen, wie in Singapore auf engem Raum sich zusammengefunden hat, auf dem Erdball – von New York vielleicht abgesehen – sonst nicht vorkommt. Es ist das Interessanteste, das Singapore bietet.

Dieser bunten Menge steht eine erstaunlich kleine Zahl von Europäern gegenüber. Zum Teil sind sie nichts als eine weitere Bereicherung des bunten Bildes. Das sind die wenigen Überbleibsel der ehemaligen europäischen Machthaber in diesen Gegenden, in erster Linie der frühesten Gebieter in Malakka, der Portugiesen. Es sind zum Teil traurige Träger stolz klingender Namen; nur ganz Wenige haben es verstanden, die grossen Entwicklungsmöglichkeiten, die sich ihnen von Malakka aus boten, sich zu Nutze zu machen. Wie in Makao hat auch hier eine starke Vermischung mit Angehörigen anderer Völkerschaften, vor allem mit Malaien stattgefunden. Die Zahl dieser Eurasier blieb hinter jener der Europäer (ohne Militär) nur wenig zurück und war im Zunehmen begriffen. Auch gab es unter ihnen wohlhabende Leute mit üppigen Bungalows; im ganzen aber spielten sie nur eine unbedeutende Rolle.

Die eigentlichen Europäer in Singapore zerfielen in zwei Gruppen, Beamte und Soldaten bildeten die eine; wie gross sie war, konnte ich im ganzen nicht feststellen. Die Polizei in Singapore setzte sich beispielsweise aus 106 Europäern und 2149 Indern und Malaien zusammen. Allgemein wurden in der Verwaltung nur die leitenden Stellen europäischen Briten vorbehalten. Durch die Mischung mit Asiaten gelang es daher, die Zahl der weissen Beamten niedrig zu halten und zugleich durch hohe Gehälter tüchtige Männer anzulocken. Vielleicht ist es ihnen aber zu gut gegangen, sodass sie aussergewöhn-

lichen Anforderungen nicht gewachsen waren. Die Nähe des Äquators macht sich, trotz der Milderungen, die Singapore aufweist, in einer Lähmung der Leistungskraft geltend, zumal da hier noch nicht, wie in Ceylon und Indien, für Erholung und Auffrischung in hochgelegenen Kurorten ausreichend gesorgt war.

Wie sich die zweite Gruppe der wirtschaftlich Tätigen auf die verschiedenen Völker Europas und Amerikas verteilten, war nicht zu ermitteln. Unzweifelhaft nahmen die Engländer damals die erste Stelle ein; ihre wirtschaftliche Macht stützte sich vor allem auf ihre Banken, die „Chartered Bank of India“, die grösste Bank Indiens, die seit 1859 in Singapore tätig war, und die grösste englische Kolonialbank überhaupt, die „Hongkong und Shanghai Banking Corporation“, deren Sonderstellung darin zum Ausdruck kam, dass sie das Recht der Banknoten-Ausgabe hatten. Aber die anfängliche Sonderstellung, die sie lange auch sonst genossen hatten, war dahin. Chinesische Banken hatten immer mehr das Chinesen-Geschäft in die Hand genommen; auch in das europäische Geschäft hatte zugleich mit den grossen Schiffahrtsgesellschaften nationaler Geist mehr und mehr Einzug gehalten. Zur „Niederlandschen Handels Maatschappij“, die schon vor den genannten englischen Banken sich hier betätigt hatte, war 1905 die „Banque de l'Indo-Chine“ und im Jahr darauf die 1889 gegründete „Deutsch-Asiatische Bank“ hinzugekommen. So stark die englische Stellung im Ein- und Ausfuhr Handel im ganzen auch war, unter den Einzelfirmen schien mir das bereits 1848 gegründete Hamburger Haus Behn, Meyer und Co eine Vorzugsstellung einzunehmen. Es hatte, besonders seit Einrichtung der Ostasienfahrt des Norddeutschen Lloyd, einen grossen Aufschwung genommen und beschäftigte ausser rund 500 Asiaten 60 Europäer, meist sorgsam ausgewählte junge Leute.

Auf dem Landsitz der Hamburger Firma – Spring grove – verlebte ich schöne Stunden wie bei meinem ersten flüchtigen Besuch. Da der Chef in Singapore gewechselt hatte, war der Hausherr ein anderer, der Kreis war ebenfalls weiter geworden, auch jener der Interessen. Man spürte eine starke Entwicklung. Aber es handelte sich – wie mir erst langsam klar wurde – um mehr. Singapore war vor anderthalb Jahrzehnten nur eine rührige Handelsstadt, und von den Straits Settlements wurde damals kaum geredet. Jetzt war es der wirtschaftliche und politische Vorort der grossen Kolonie „British-Malaya“. Diese Wandlung hatte sich still vollzogen und war in ihrer Tragweite vielen nicht voll zum Bewusstsein gekommen.

Vor fünfzehn Jahren hatte ich einen kleinen Ausflug nach dem nahen Johore gemacht, um möglichst eine Vorstellung von einem „unabhängigen“ asiatischen Sultanat zu gewinnen. Was ich sah, zeigte, dass der junge Sultan Ibrahim, der kürzlich den Thron bestiegen hatte, auf reisen in Europa und Australien einen kräftigen Parvenu-Geschmack sich angeeignet hatte. Sein „Istana“ oder Palast war ein Abbild der Zwitterhaftigkeit seiner Existenz, und dem Ganzen passte sich die Tatsache gut ein, dass sich hier, leicht erreichbar von Singapore, das stolz war auf sein strenges Verbot alles „public gambling“, das Casino of Southern Asia“ befand, eine prunkvolle Spielhölle, in erster Linie für Chinesen – Towkais und Kulis – aber auch jede Nacht eifrig besucht von Europäern, Männlein und Weiblein. Im ganzen hatte ich damals den Eindruck einer aus politischen Gründen gepflegten Verkommenheit und hatte darum wenig Interesse, das malaische Hinterland genauer kennen zu lernen; es wäre aber auch nicht möglich gewesen, da eine Bereisung – abgesehen von Zeitmangel – sich kaum hätte ausführen lassen. Das war anders geworden. Noch im Jahre 1896 waren die malaischen Fürstentümer mit Ausnahme Johores, das

damit die Sonderstellung des einzigen „selbständigen“ Sultanats in Hinterindien erhielt, zum Bund der „Federated Malay States“ (F.M.S) zusammengeschlossen worden.

Von diesem Ereignis hatte ich bei meinem ersten Besuch in Singapore, soweit ich mich erinnere, nichts erfahren; jedenfalls hatte ich von seiner Bedeutung keine Vorstellung gewonnen. Erst jetzt erfuhr ich, dass es in seinen Anfängen schon weiter zurückreichte. Lange Zeit hatten sich nur Chinesen um das malische Hinterland gekümmert; sie hatten sich besonders in dem nicht weit von Penang entfernten Larut ausgiebig der Zinngewinnung gewidmet. Dort waren in den siebziger Jahren zwischen den chinesischen Klänen arge Streitigkeiten ausgebrochen und sie waren, neben Willkürakten malaischer Fürstlichkeiten und Seeräuber, der Anlass gewesen, dass die Straits Regierung eingriff. Sie setzte im wichtigsten Malaienstaat, in Perak, einen englischen „Residenten“ ein, dessen Rat bei allen Angelegenheiten eingeholt und befolgt werden musste, die nicht die malaische Religion und Sitte betrafen, und dessen Aufsicht die gesamte Finanzgebarung unterstellt wurde. Trotz Ermordung des ersten Residenten erwies diese Massnahme sich als fruchtbar. Sie wurde auf die drei übrigen einheimischen Fürstentümer (Selangor, Negri Sembilan und Pahang) ausgedehnt, und 1896 wurden alle vier „Staaten“ unter einem „Resident General“ als obersten örtlichen Beamten zusammengefasst, der wieder dem „High Commissioner of the Federated Malay States“ unterstellt wurde, der zugleich „Governor of the Straits Settlements“ war. Diese Personalunion deutete die Richtung der weiteren Entwicklung an. Zunächst galt es, den Partikularismus der Einzelstaaten durch Ausbau der Föderation zu überwinden. Das wurde durch den glänzenden Erfolg der Vereinheitlichung der Finanzen und der „Public Works“, insbesondere der Verkehrsanlagen erreicht, der bald auch andere Verwaltungszweige wie insbesondere Unterricht und Forstwirtschaft folgten. Weiter aber handelte es sich um die Zusammenschweissung der „Kolonie“ und der „Föderation“ zum grösseren Gebilde von „British-Malaya“, die langsam und in der Stille vor sich ging. Die Durchführung dieser Aufgabe lag in den Händen der Beamten des „Malayan Service“. Er war nach dem Muster des „indian Service“ geschaffen worden, aber wirksamer, da seine Aufgaben übersehbarer waren. Frank Swettenham, der Verfasser des trefflichen Buches „British Malaya“, ist der hervorragendste Vertreter dieser eigenartigen Gruppe englischer Kolonialbeamter; er war einer der ersten „Resident General“.

Die politische Zusammenfassung hatte einen mindestens gleichzeitigen Ausbau der Verkehrsverhältnisse zur Voraussetzung. Zur Zeit meines ersten Besuches in Singapore wäre man noch im wesentlichen auf wenige Flüsse und auf Urwaldpfade angewiesen gewesen. Jetzt wurde das ganze Gebiet von Singapore bis Penang (etwa 800 Kilometer) von einer Eisenbahn durchquert, und ein gutes Strassennetz war in schneller Entwicklung. Die dazu erforderlichen Mittel hatte die Föderation aufgebracht. Ihre Gesamteinnahmen – aus Ausfuhrzöllen, insbesondere Zinnzoll, sowie finanzieller Ausnutzung des Einfuhrguts des Opiums – belief sich 1906 auf 27 Millionen Dollar (= 64 Millionen Mark), dreimal so viel wie die gleichzeitige Gesamteinnahme der Straits Settlements (9,6 Millionen Dollar). Die Cinesenarbeit war hier noch mehr als in Singapore die Grundlage der Entwicklung.

Es war also unzweifelhaft verlockend geworden, diese neue Entwicklung genauer kennen zu lernen, zumal da in Singapore nur wenige im Hinterland gewesen waren. Aber der Entschluss wurde mir nicht leicht gemacht. Denn pünktlich zur festgesetzten Zeit erschien im Hafen von Singapore die „Gneisenau“, die den Kronprinzen weiter nach China und Japan bringen sollte. Der Kommandant,

Kapitän zur See v. Uslar, kam alsbald an Land und holte mich zum Mittagessen auf sein Schiff. Bei der Ankunft wurde mir zunächst die schöne Kabine gezeigt, die für mich bestimmt war. Beim anschließenden Mittagessen, an dem als Dritter noch der erste Offizier teilnahm, spielte ein Streichquartett, dem „der beste Schüler Joachims“ angehörte, wundervolle Musik, so dass ich kaum der üppigen Mahlzeit mich widmen wagte. Aber die Unterredung war so bedeutsam, dass sie doch die Aufmerksamkeit in erster Linie in Anspruch nahm. Denn die beiden Offiziere redeten ebenso eindringlich wie liebenswürdig mir zu, auf ihrem Schiff die Weiterfahrt mitzumachen. Selten ist mir eine Entscheidung so schwer gefallen. Von Persönlichem abgesehen waren es China und Japan, derentwegen ich die Reise unternommen hatte. Ich wollte das früher Gesehene und Gelernte an Ort und Stelle noch einmal prüfen und ergänzen, Kiautschau kennen lernen, möglichst auch die seinerzeit unterbliebene Reise ins Innere Chinas nachholen, von den Fortschritten Japans ein anschauliches Bild gewinnen, das ich mir nicht hatte bilden können, und auf der Sibirischen Eisenbahn heimreisen. Hemmnisse, die sich mir bei meiner Arbeit in wachsendem Masse entgegen stellten, sollten weggeräumt werden. Das lag alles in der Linie meines eifrigsten Strebens.

Aber war das zu erreichen? Beim Entschluss, den Kronprinzen zurückzurufen, hatte die Tatsache mitgewirkt, vielleicht den Ausschlag gegeben, dass in China und insbesondere Nordchina die Lungenpest ausgebrochen war, sodass die Rückreise durch Sibirien und wohl auch eine Reise ins Hinterland von Kiautschau nicht in Betracht kamen. Dann blieben aber die quälenden ostasiatischen Fragezeichen für mich bestehen; die Verpflichtung war vergrößert, aber ihre Erfüllung nicht erleichtert. Andererseits schien sich mir in British-Malaya und auch Niederländisch-Indien ein reizvolles Arbeitsfeld zu öffnen. Es lag auch nicht so abseits von meinen Studien, wie ich anfangs geglaubt hatte. Das Chinesentum, das - neben den Vereinigten Staaten im Mittelpunkt meiner Interessen stand, konnte man in vieler Hinsicht auf dem kolonialen Boden Südostasiens leichter als in China selbst kennen lernen; und in mir als Lehrer war der Wunsch lebendig, meinen Vorlesungen über diejenigen des Britischen Reiches hinzuzufügen. Bei der Arbeit im Seminar hatte sich das immer mehr als ein Bedürfnis gezeigt und zwar ein Bedürfnis, das aus den Aufgaben der Zeit hervorwuchs; für sie Menschen zu bilden, erschien mir nach wie vor als erste Pflicht.

So kam ich auf der „Gneisenau“, auf der eine Fahrt an sich mir unendlich verlockend erschien, zur Verwunderung des Kommandanten zu einer dankenden Absage. Ich bin nie wieder auf einem deutschen Kriegsschiff gewesen; und manchmal sind mir später Zweifel gekommen, ob dieser Entschluss richtig war; sie lagen aber, wie ich später zu zeigen haben werde, auf rein persönlichem Gebiet; meine Arbeit hat an lebendigem Gehalt gewonnen.

Ich ging nun alsbald an die Vorbereitung meiner Reise. Voran standen, da ich zum ersten Mal als Familienvater reiste, die Gesundheitsfragen. In Berlin war mir gesagt worden, um sie brauche ich mich nicht zu kümmern, da in der Begleitung des Kronprinzen ein mir bekannter Arzt sei, der sich seit Monaten auf die Reise vorbereitet habe und mit allem Nötigen aufs Beste ausgerüstet sei. So war ich in Bezug auf Tropenkrankheiten völlig ununterrichtet und stellte zu meiner unangenehmen Überraschung fest, dass das auch in Singapore – ein Beweis für sein gutes Klima – ähnlich war. Nirgends konnte ich Sicheres erfahren. Allgemein wurde mir nur versichert, ich könne unbesorgt reisen; insbesondere

Malaria sei nicht zu befürchten, vorsichtshalber könne man ja Chinin nehmen; darüber, wie das zu geschehen habe, hörte ich die verschiedensten Ansichten.

Auch sonst war ich verwundert, wie wenig man über das Hinterland Bescheid wusste. Es gab unter den Deutschen nur eine Ausnahme. Das war der zweite Chef von Behr, Meyer und Co, Diehn, der später Generaldirektor des deutschen Kali-Syndikats; ihm habe ich an wertvollen Anregungen und Informationen, auch Einführungsschreiben viel zu danken. So zog ich denn mit dem Leiter der Moliva-Pflanzung in Kamerun, der zu Kautschukstudien nach Malaya geschickt war, hinaus in die Tropenwelt.