

XXII. Reise durch Java 1911

Für Holländisch-Indien habe ich mich in keiner Weise vorbereiten können. In Singapore war ich doch schon vorher gewesen, und vom Chinesentum, das in Malaya eine so grosse Rolle spielte, glaubte ich eine Vorstellung erworben zu haben. Ich entschloss mich daher zagend zur Reise nach Java. Aber ich hatte einen Vorzug gegenüber meiner Reise nach China und Japan; ich war allein, konnte alles so gestalten, wie es mir geboten erschien. Vielleicht hatte auch der Mangel der Vorbereitung sein Gutes; denn ich trat fragend allem Neuen gegenüber, nirgends voreingenommen durch Buchweisheit. Es musste nur das Versäumte nachgeholt werden. Vieles, was ich gesehen habe, ist mir erst später in seinen Zusammenhängen klar geworden.

Es war garnicht leicht, nach Java zu kommen. Wegen der Lungenpest in China und des Abbruchs der Kronprinzenreise stauten sich die fremden in Südostasien. Hatte man sich in Java immer beklagt, dass der Strom der Weltreisenden an den etwas abseits gelegenen holländischen Inseln vorbeirausche, so hatte man jetzt das Entbehrte in Fülle. Nach Batavia war überhaupt kein Kabinenplatz zu bekommen. Ich erhielt aber noch eine Fahrkarte nach Surabaya; auf dem nach dem früheren Generalgouverneur de Eerens genannten Dampfer der „Koniklyke Paketvaart Maatschappym“, der über den Haupthafen Javas nach Bandjermassim und anderen Häfen Borneos fuhr. Er konnte auf eine lange Vergangenheit zurückblicken, war 1300 Bruttoregistertonnen gross und fing sogleich nach Abfahrt an zu rollen, wie ich es, trotz aller meiner Seefahrten, nicht für möglich gehalten hatte; dazu die Hitze und die Mücken, die einen Aufenthalt in der Kabine fast unmögliche machten. Als dann eine Welle mitten in der Nacht mir mein Bett einen Besuch machte, verstand ich den Wink und bereitete mir auf Deck einen Lagerplatz. In der nächsten Nacht fanden sich alle europäischen Passagiere auf Deck ein. Das Schlafen gelang dort nicht nur gut; es wirkte heilsam auf die Seekrankheit; das Essen, als es nicht mehr für Seekranke vergeblich bereitet wurde, verbesserte sich; so entwickelte sich zunehmend eine ganz zufriedene Stimmung. Zu ihr trug aber am meisten bei, dass der üble Anfang die wenigen europäischen Reisenden in seltenem Masse zusammengestimmt hatte. Unter ihnen befanden sich sympathische Leute, vor allem eine Familie Huxley aus Manchester, verwand mit dem bekannten Naturforscher, bestehend aus dem Vater, der sich gerade aus einem grossen Mühlengeschäft herausgezogen hatte, seiner Frau, zwei hübschen Töchtern und einem Sohn. Die Töchter, von denen die eine Medizin, die andere neuere Sprachen, auch auf deutschen Hochschulen, studiert hatte, waren nicht nur interessiert und gebildet, sondern auch für ihre Reise trefflich vorbereitet; der Sohn, der das Studium der Ingenieurwissenschaft betrieb oder mindestens angefangen hatte, hielt sich stets abseits; er beschäftigte sich sichtlich mit seinen Gedanken und schrieb, wie die Schwestern sagten, „novels“. Später habe ich mir die Frage vorgelegt, ob er wohl den mir damals noch unbekannten Vornamen „Aldous“ gehabt habe. Nach den Schwestern zu urteilen, erschien mir das nicht unwahrscheinlich.

Neben der englischen Familie war an Bord auch eine deutsche, deren kleinbürgerliche Tüchtigkeit unverkennbar war. Der Mann war ein erfolgreicher Fabrikant von Kinderwagen. Er wollte etwas von der Welt lernen, und da lockte ihn besonders das Land, das an Bevölkerungszunahme alle übertraf. Brauchten denn die vielen kleinen Kinder in Java keine Kinderwagen? So wurde man sogleich auf das

aufmerksam, was wirtschaftlich vielleicht die gewichtigste Besonderheit Javas ist und es mit der Zeit noch immer mehr wird. Kein agrarisches Land der Welt hat eine so dichte Bevölkerung; sie stand hinter der in England und im Ruhrrevier nicht zurück. Brauchte England auf die kleine stagnierende einheimische Bevölkerung in Malaya keine Rücksicht zu nehmen, so handelte die holländische Regierung stets im Bewusstsein, dass eine Bevölkerung von 8 Millionen im Mutterlande einer mehrfach so grossen – heute etwa 45 Millionen – in Java gegenüberstand, und dass diese Differenz weiter in Zunahme begriffen war. Das bedeutete, dass die Bauernhöfe durch Teilung schrumpften, Wälder abgeholzt wurden und Not auch in diesem fruchtbaren Lande sich langsam zu entwickeln begann. In der Wirtschaftspolitik traten daher Schutz und Förderung des landwirtschaftlichen Kleinbetriebes immer mehr in den Vordergrund; Plantagenbetriebe wurden nur noch selten zugelassen. Die sich verschärfenden Interessen-Konflikte zwischen den „eingeborenen Erzeugern“ und den „Grossplantagen“ waren umso misslicher, als der internationale Wettbewerb oft Grossbetriebe erforderte. In Zucker, Tee und Kakao setzte sich auch diese Wirtschaftsform durch. Wirkliche Abhilfe konnte nur durch Auswanderung geschaffen werden. Doch Haimatsinn der Javaner versagte lange den Bemühungen der Regierung den Erfolg. Erst spät gelang es, die Auswanderung, insbesondere nach Sumatra, in Gang zu bringen.

Auf dem „de Eerens“ habe ich zum ersten Mal den Äquator überschritten. Ich erinnere mich wohl, dass die Besatzung einige wunderliche Verkleidung vornahm, aber es fehlte an Stimmung; das grosse Ereignis ist ohne Eindruck geblieben. Auch kann ich mich nicht erinnern, dass wir einige Stunden darauf an den Inseln Banka und Billiton vorübergekommen sind. Wie das Zinnvorkommen auf der Malaiischen Halbinsel im Norden nach Siam hinein seine Fortsetzung findet, so auch im Süden in den beiden Holland gehörenden, und Sumatra vorgelagerten Inseln. Während aber der Zinnbergbau Siams keine grosse Rolle spielte, wie es in ferner Vergangenheit der Fall gewesen zu sein scheint, und die Hoffnungen, die England 1909 zur Angliederung von vier zu Siam gehörigen Malaienstaaten (Kelantan, Trengganu, Kedah und Perlis) veranlasst hatten, sich nur in geringem Masse erfüllen sollten, war in Banka und Billiton ein blühender Zinnbergbau. Banka-Zinn war auf dem europäischen Markt sogar früher als Straits-Zinn bekannt. Es hatte sich vom unmittelbaren Einfluss der Londoner Metall-Börse freizuhalten gewusst, indem es auf Auktionen in Amsterdam und Rotterdam, später in Batavia verkauft wurde. Bei ihm ist auch die Gewinnung am frühesten europäisiert worden. Denn die Zinngruben Bankas waren seit 1816 im Besitz des holländischen Staates und für die Zinngruben Billitons war ein Jahrzehnt darauf eine Gesellschaft gegründet worden, an der neben privaten Unternehmungen des Mutterlandes auch der Staat beteiligt war.

Während diese beiden Inseln ein Interesse der Schiffgesellschaft nicht erweckten, war man gespannt auf die Krakatau-Insel in der Sunda-Strasse; alle hatten den merkwürdig gefärbten Abendhimmel in Erinnerung, der sich in Europa noch mehrere Wochen nach dem Ausbruch dieses grössten Vulkans unseres Erdballs zeigte. Aber das Warten war vergeblich. Wir erfuhren, dass mit dem Ausbruch die ganze, übrigens unbewohnte Insel im Meere versunken, allerdings nach kurzer Zeit ein neuer kleiner Vulkan emporgestiegen sei: der „Anak Krakatau“ („Sohn des Krakatau“), der einstweilen noch für ungefährlich gehalten wurde. Aber auch die Erinnerung an die Katastrophe, die durch eine gewaltige Flutwelle 35000 Menschen im Süden Javas tötete, war für den Besuch dort eine passende Vorbereitung. Ist doch dieses „Land der Feuerberge“ das an jungen Vulkanen – fast fünfzig – reichste

Gebiet der Erde, was seine grosse Fruchtbarkeit, vielleicht auch einiges in seiner merkwürdigen Geschichte erklärt.

Bald kam dann für kurze Zeit Java in Sicht. Der Anblick erinnerte mich an Kuba, die grösste Insel der Antillen. Java war grösser als Kuba. Auch war die „Perle der Antillen“ noch über 20 Breitengrade vom Äquator entfernt; sie hatte noch etwas wie richtige Jahreszeiten aufzuweisen, deren Wechsel für die Landwirtschaft wie für den Europäeraufenthalt bedeutsam war. Der „Garten der Südsee“ hatte dagegen das ganze Jahr hindurch fast die gleiche Temperatur; sogar die Schwankungen des Tages waren ausserordentlich gering. Anfangs ergab sich ein auffälliger Widerspruch. Der Südsee erfahrene Kapitän sprach von der „trockenen Nordost-Küste“ Javas, und in der Tat hatten wir auf der Fahrt keinen Regen; andererseits erkundigte man sich teilnehmend nach meinem Regenmantel, denn ich käme ja gerade in die Regenzeit. Erst allmählich entdeckte ich die Lösung dieses Widerspruchs. In West-Java, das wir südwärts liegen liessen, wurde der Regen des von Westen kommenden Monsuns – wie ich noch erleben sollte – von Bergen abgefangen, aber der Ost-Monsun drang bis dorthin durch, sodass die Feuchtigkeit fast das ganze Jahr hindurch beinahe ebenso gleichmässig wie die Wärme war. In Ost-Java gab es dagegen zwar nicht in der Wärme, wohl aber in der Feuchtigkeit Unterschiede, sodass man dort von Jahreszeiten insofern sprechen konnte, als in jedem Jahr eine Regenzeit und eine Trockenzeit vorhanden waren.

Auf der Weiterfahrt war am auffälligsten der starke Seeverkehr, in dem chinesische und javanische Schiffe weit überwogen. In Surabaya waren 1907 1077 Dampfer und 23 europäische Segler, dazu aber nicht weniger als 21000 einheimische Schiffe im Verkehr zwischen den Inseln und angeblich fast doppelt so viel im Küstenverkehr angekommen. Dass in den schwer zugänglichen Tropengebieten noch mehr als anderswo die Schifffahrt so viel wie möglich vom Binnenverkehr zu bewältigen hat macht diesen Riesenverkehr erklärlich. Er würde auf mich noch stärkeren Eindruck gemacht haben, wenn ich nicht die grossen Schwärme von Dschunken an der Südküste Chinas einst gesehen hätte.

Der Anblick dieses bunten Schiffsgewimmels war die richtige Vorbereitung für die Ankunft im „Liverpool von Java“. Hier sind einst – vor 400 Jahren – die arabischen Eroberer gelandet und haben das grosse Hindu-Reich in Ost-Java über den Haufen geworfen, dessen Hauptstadt Majapahit in der Nähe der jetzigen Handelsstadt lag, ohne eine sichtbare Spur hinterlassen zu haben.

Die Einführung in die jetzige Stadt Surabaya war eigenartig. Am ersten Mittag ass ich mit einem Leiter der Firma Helfferich und Rademacher zusammen, die vor kurzem mit Behn, Meyer und Co. in Singapore verschmolzen worden war. Helfferich entpuppte sich als Bruder des mir gut bekannten Karl Helfferich, der zeitweise auch Dozent für Volkswirtschaftslehre war und als Reichsfinanzminister beim Eisenbahnunglück in Bellinzona seinen Tod fand. Als ich am Nachmittag von dem anderen Leiter der Firma, Rademacher, in den sehr hübsch unter hohen Bäumen am Ufer des Flusses gelegenen Klub von Surabaya eingeführt wurde, wartete meiner eine Überraschung. Der erste Mann, dem ich dort begegnete, war ein Bekannter aus meiner Berliner Studienzeit. Er hatte sein Studium aus irgendwelchem Grunde aufgegeben und war Offizier geworden, stürzte dann aber so unglücklich, dass er seinen Abschied nehmen musste und Kaufmann wurde. Dass er nach Südostasien gegangen war, hatte ich noch gehört, dann aber ein Jahrzehnt nichts mehr. Jetzt kam er in Surabaya mit fröhlichem Lachen mir

entgegen. Er war tags zuvor von Borneo angelangt. Dort leitete er grosse Kautschuk-Plantagen. Er lud mich sogleich mit zwei anderen Borneo-Leuten zu einem raffiniert stimmungsvollen kleinen Klub-Diner im Freien ein, und Surabaya schlief schon fest, als er mich in mein entlegenes Hotel zurückbrachte.

An jenem Abend wurde ich wieder einmal vor eine schwierige Entscheidung gestellt. Die drei Männer aus Borneo drangen mit freundlichster Beredsamkeit auf mich ein, sie nach dieser grössten der Sunda-Inseln, von der mehr als ein Drittel in holländischem Besitz war, zu begleiten. Sie wussten solchen Besuch in den hellsten Farben zu malen. Mein alter Bekannter Boehmer war Automobilbesitzer, damals „der einzige“ im holländischen Teil der Insel; er würde mich überall hinführen, durch Plantagen und Dayadörfer und unberührten Urwald, in dem der Orang-Utang, der von den Chinesen einst eingeführte Elephant, das Rhinoceros und, wenn auch nicht Tiger und Löwe, so doch Panther hausten. Das hatte natürlich Verlockendes für meine Abenteuerseele, zumal da ich mich einst am liebsten der „Völkerkunde“ ganz versprochen hätte. Aber die nüchterne Überlegung siegte. Für das noch so wenig bekannte Borneo war ein Forschungsreisender und nicht ein Volkswirt nötig; Plantagen waren auch in Java, Sumatra und Malaya zu sehen und folgte ich dem verführerischen Lockruf, so hätte ich den Besuch des für den Volkswirt wichtigeren Sumatra aufgeben müssen. Aber die Reise im Geiste nach Borneo war mir, auch von allem Persönlichen abgesehen, wertvoll. Durch sie wurde mir erst ganz klar, wo ich mich auf unserem Erdball befand und auch von der nahen grössten Sundainsel, die bisher unzweifelhaft nicht gebührende Beachtung fand, hatte ich an diesem Abend durch die Erzählungen ihrer drei erfahrenen Bewohner ein flüchtiges Bild gewonnen.

Dem Umherschweifen der Gedanken folgte am nächsten Tage eine sorgsame Stadtbesichtigung. In Surabaya herrschte mindestens die gleiche Unruhe wie in Singapore, aber der Charakter war anders. Singapore war der geographisch wunderbar gelegenen Hafen eines Zwischenhandels, wie er so mannigfaltig auf der Erde sonst kaum vorkam, Surabaya dagegen der grösste Ausfuhrhafen des reichsten Tropengebiets unseres Erdballs, insbesondere seines östlichen Teiles. Es war ausserdem als Stadt viel älter als Singapore und deshalb wohl auch viel enger zusammengedrängt, sodass in einigen seiner belebten Strassen ein Wagenverkehr nur in einer Richtung möglich war. Auch war es als blosser Handelsstadt – nicht auch Hauptstadt wie Singapore – an Sehenswürdigkeiten arm. Nur ein Denkmal machte ich ausfindig, nämlich das van den Boschs, der als General-Gouverneur 1830 in Java das sogenannte Kultursystem („Cultuurstelsel“) einführte, das auf zwei Grundsätzen beruhte, dem des systematischen Ausbaus der Bodenkultur unter dem Gesichtspunkt der Ausfuhr und dem der Ausnutzung der Zwangsgewalt der einheimischen Fürsten, statt Ausübung eines unmittelbaren eigenen Zwanges. Auf Grund des Agrargesetzes von 1870 wurde dieses System wegen seiner vielen Härten abgebaut, und seit 1892 hatte es für die Zuckerkultur und damit im wesentlichen überhaupt aufgehört; aber es war wohl richtig, dass Surabaya in seinem Begründer den grössten Förderer erblickte.

Der wichtigste Zweig der Ausfuhr Javas und insbesondere Surabajas war der Zucker. Von ihm war jedoch nichts zu sehen; denn die „Zucker-Saison“ hatte noch nicht begonnen. Doch wurde viel von ihm gesprochen. Es geschah erleichterten Herzens. Bis Ende des Jahrhunderts hatte man dem Wettbewerb mit der Zuckerrübe ohne viel Hoffnung gegenübergestanden, zumal da das Zuckerrohr mit einem Schädling zu kämpfen hatte und die Zuckerrübe von dieser Gefahr frei zu sein schien. Aber wenn es auch an Entmutigten nicht fehlte, der Kampf wurde aufgenommen. Die Verwissenschaftlichung, die

bei der Zuckerrübe so grossen Erfolg gehabt hatte, wurde auch beim Zuckerrohr begonnen. Die landwirtschaftlichen Versuchsanstalten gelangten unter der vorbildlichen Leitung des Direktors des Botanischen Gartens in Buitenzorg, Melchior Treub, zu Einfluss. Wie man anfang, den Anbau des Zuckerrohrs systematisch zu rationalisieren, so auch den Betrieb der Zuckerfabriken. Man gewann Verständnis für ihre optimale Grösse, sodass die Zahl der Fabriken zwar abnahm, ihre Leistungsfähigkeit im ganzen aber stieg. Auch hatte man begonnen, in der Ausfuhr mit besonderer Sorgfalt den asiatischen Markt zu pflegen. Wurde so der aufkommende Kleinmut überwunden, so glaubte man doch von anderer Seite eine neue Gefahr aufsteigen zu sehen. Seit dem Sieg der Vereinigten Staaten über Spanien wurden in der Zuckerwirtschaft Kubas nordamerikanische Kapitalien investiert, wie sie ähnlich in Java nicht zur Verfügung standen; sollten sie doch bis zu einer Milliarde Dollar angewachsen sein. Java konnte seine Stellung als erstes Zuckerland der Welt nicht behaupten. Kuba überflügelte es bald um 100%. Die Entwicklung ging aber auf Kosten des Rübenzuckers. Die Lage war 1910 noch nicht voll geklärt, aber die für Java drohendsten Wolken waren im Abziehen.

Das allgemeine Interesse für Kopra schien mir grösser zu sein. Von ihr sah ich ganze Berge in den Lagerhäusern. Kopra, das getrocknete Fleisch der Kokosnuss, erfuhr durch das Emporwachsen der Margarine-Industrie einen starken Aufschwung. Sie hatte zwar mit anderen Ölfrüchten zu konkurrieren, begegnete aber nur in den Philippinen einem eigentlichen Wettbewerber und brauchte ihn kaum zu fürchten. Auch sonst sah ich und erfuhr ich über die Ausfuhr Güter Surabajas mancherlei.

Als ich mit dem Gang durch die Lagerhäuser fertig war, sah ich mich noch etwas in der Stadt um. Surabaja konnte, trotz ähnlicher Bevölkerungszahl, den Vergleich mit Singapore nicht aushalten. Es fiel mir auf, dass die Europäer sich hier viel weniger den Bedingungen des Klimas angepasst hatten; Wohnungs- und Geschäftsviertel waren wenig von einander getrennt; die Wohnhäuser lagen nicht in grossen und schönen „Compounds“; und die Strassen entbehrten oft des Schmucks der Bäume. Das höhere Alter lastete auf der Stadt und schien eine Wohnungsfrage erzeugt zu haben. Surabaja war auch sehr viel weniger Hauptsitz grosser Firmen als Singapore. Noch mehr fiel ein anderer Unterschied in die Augen. In Surabaja waren vielerlei Nationalitäten vertreten, wenn die Javaner auch natürlich überwogen. Während aber in Singapore die Verschiedenheiten stets deutlich zu erkennen waren, verwischten sie sich hier in Aussehen und Tracht. Übergänge zwischen fast allen Nationalitäten waren vorhanden; im Einzelfall war die Nationalität nur durch Stammbaumforschung festzustellen; auch dabei mag das höhere Alter der Stadt mit im Spiel gewesen sein. Aber wichtiger als all dieses ist, dass Java im Gegensatz zu den Straits nicht nur eine „Dependency“ mit überwiegend kurzfristigem Durchgangsverkehr ist, sondern eine richtige Kolonie mit Dauersiedlungen von Europäern und von Chinesen. Damit hängt zusammen, dass der Holländer nicht das gleiche Rasse- und Herrengefühl hat wie die Engländer. Daueraufenthalt stumpft ab. Java hat vielleicht die grösste Mischlingsbevölkerung der Welt, grösser selbst als die der Mestizen und Kreolen in den tropischen Gebieten Amerikas. Das spiegelt sich im Wohnungswesen und damit im Aussehen seiner Städte. Vielleicht liegen hier die letzten Wurzeln seines zukünftigen Schicksals.

Allerdings schien einiges neues Leben in die Stadt einzuziehen. 1906 war in Surabaja, das bisher von der Provinz-Regierung verwaltet wurde, ein Stadtrat eingesetzt worden, der aus fünf alten Europäern, fünf Javanern, zwei Chinesen und einem Araber bestand. Das war eine Folge der nach langen

Bemühungen vollendeten Wasserleitung. Sie erforderte eine Verwaltung und erwies sich als grosser Erfolg. Denn mit einem Schlage war die Cholera, die sonst Jahr für Jahr die Stadt heimsuchte, verschwunden. Surabaya hatte seinen Ruf einer ungesunden Stadt verloren. Aber angenehm war der Aufenthalt in der schwülen Hitze der wenig anziehenden Hafenstadt nicht. Die blau-grünen Tengger-Berge grüssten aus der Ferne. Ihrem Wink war nicht zu widerstehen.

Ich entschloss mich, ohne Zeitverlust nach Tosari und dem Bromo-Vulkan zu reisen. Das galt als die lohnendste Tour des Landes. Dass ich meine erste Reise in Java mit der Eisenbahn machte, war mir nicht verwunderlich; aber deren altertümlicher Charakter fiel mir auf. Es stellte sich heraus, dass sie bereits in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gebaut worden war, ungefähr zur selben Zeit wie die Eisenbahn, die meine Vaterstadt mit Hamburg verbindet. Noch bemerkenswerter war, dass sie eine Strassenbahn war. An Streit über Privat- oder Staatsbahn hat es auch in Java nicht gefehlt. Die beiden ersten Bahnlinien in Mittel- und West-Java lagen in privater Hand. Sie zeigten bald, dass die Privatinitiative nur für kurze und gewinnbringende Linien im Flachland ausreichte und dabei jede in Spurweite und Fahrzeugen mit Besonderheiten ausgestattet wurde. So konnte ein einheitliches Eisenbahnnetz, das sich auch auf die weiten bergigen Teil der Insel erstreckte, nicht entstehen. Da nun die Staatsbahn von Surabaya nach Pasaruan sich als grosser Erfolg erwies, fiel die Entscheidung zu Gunsten des Staates aus und zwar, so weit ich sehen kann, schon vor der Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen im Jahre 1879. Dem Entschluss folgte schnell die Tat. Das staatliche Eisenbahnnetz in Java war bald zehnmal so gross wie das der Privatbahnen und noch ständig im Wachsen.

Die kurze Fahrt von nur zwei Stunden entrollte ein Bild von der dichten Besiedlung und sorgsamem Bodenbebauung des Landes. Vor allem ausgedehnte Zuckerplantagen waren zu sehen. Sie weckten dunkle Erinnerungen an Südamerika, wo ich als Kind manchen saftigen Zuckerrohrstengel ausgelutscht habe; und die Arbeitsintensität der kleinen Reisfelder, deren ich so viele in China und Japan gesehen hatte, machten mir durch ihren Gegensatz zu den „kapitalistischen“ Zuckerplantagen klar, warum es Reisplantagen nicht gab. In Parsaruan wäre ich gern etwas geblieben. Denn hier war die landwirtschaftliche Versuchsanstalt, welche sich aus anderen Ländern Zuckerrohr verschafft und mit ihm Kreuzungen erzielt hatte, die sich durch Ertrag und Widerstandskraft auszeichneten. Aber ich konnte leider nicht verweilen, wenn ich noch am selben Tage nach Tosari kommen wollte, und den Wunsch hatte ich, da ich einerseits mit meiner Zeit knausern musste, andererseits für den langen Ritt eine angenehme Reisebegleitung gefunden hatte. Es war mir nämlich in der Eisenbahn zu meiner freudigen Überraschung die fünfköpfige Familie Huxley, die dasselbe Ziel wie ich hatte, wieder begegnet. Mit ihr ging es alsbald, zum Teil im Wagen, überwiegend auf den unscheinbaren und doch ungemein leistungsfähigen javanischen Ponies, in drei Stunden nach dem am Fusse des Berglandes gelegenen Poespo, wo Wagen und Pferde gewechselt werden mussten. Den Charakter des Landes lernten wir erst jetzt kennen. Dazu trugen die Tropenregen viel bei. Mit ihnen sollte der schöne Regenmantel, den ich mir für die „Kronprinzenreise“ erworben hatte, eingeweiht werden. Als aber der erste Schauer niederzuprasseln begann, war der javanische oder richtiger: sudanesischer Träger, dem ich ihn anvertraut hatte, verschwunden. Als er das Unwetter kommen sah, hatte er auf abgekürztem Wege ein schützendes Obdach aufgesucht. Er war sehr befriedigt, dass er trocken geblieben war. Dass ich auf meinem fremdenfeindlichen Pony bis auf die Knochen durchweicht war, rührte ihn nicht. Der

Volkscharakter hätte sich kaum drastischer offenbaren können! Der findige Sinn für die Annehmlichkeiten des Lebens ist so stark entwickelt, dass Pflichtgefühl im Gegensatz zu ihm schwer aufkommen kann. Die Durchnässung hat sich noch mehrfach wiederholt und ist dann auch den dunklen Brüdern zuteil geworden, obwohl sie sich gewaltige Bananenblätter abpflückten und sie ebenso trefflich wie possierlich als Regenschutz zu verwenden wussten. Der wilde Tropenregen war auf seinem Höhepunkt, als wir an einer Herde grosser schwarzer Affen vorbeikamen, die, statt umherzuspringen und laut zu schwatzen, still und verärgert auf den Bäumen sassen, ohne von uns eiligen Reisenden, Notiz zu nehmen. Diese Reise nach Tosari war jedenfalls in allem anders als in Europa.

Tosari ist von den hochgelegenen Erholungsorten Javas der beliebteste. Es hat ähnlich wie Darjeeling einen internationalen Ruf gewonnen und übt Anziehungskraft auf Erholungsbedürftige nicht nur in Holländisch-Indien, sondern auch in Ostasien, insbesondere Südchina, Indochina und Siam aus. Ganz besonders waren es Malaria-Kranke, die hier Heilung suchten. Sein Ruhm gründet sich aber auf der Nähe des Vulkans Bromo; auf einem von ihm ausgehenden Bergrücken ist Tosari gelegen. Es erinnert an Nuwara Elija (Nurelia) auf Ceylon. Beide waren als Anlage gleich langweilig und lagen in bergischer Gegend, wo im Gegensatz zur Ebene von Landwirtschaft nur wenig zu sehen war. Während es aber in Ceylon keine Vulkane gab und die Berge bewaldet waren und zwar zum grossen Teil mit Rhododendron, waren hier die Berge überwiegend kahl; das Düstere überwog das Liebliche.

Wir beschlossen daher auch, alsbald den Besuch des Bromo auszuführen. Dazu musste schon in der Nacht aufgebrochen werden. Um 3 ½ Uhr wurden wir geweckt und pünktlich um 4 Uhr brach unsere Karawane auf: Frau Huxley in einer Sänfte mit 8 Trägern, die übrige Familie und ich auf stämmigen Ponies. Hinaus ging es in die wunderbare Sternennacht auf kaum erkennbaren Pfaden, vorbei zunächst an still daliegenden Behausungen der einheimischen Bevölkerung. Sie ist ein besonderer Stamm der Javaner, der sich bei dem Fall des Reiches von Madjapahit vor den Eroberern in die Berge zurückgezogen und sich seine Hindu-Religion bewahrt hat, in der Brahma (=Bromo) die Hauptrolle spielt und die im Grunde ein noch älteres Heidentum mit göttlicher Verehrung des Feuer speienden und rauchenden Bromo war. Er sollte aus grösseren und schlankeren Menschen bestehen, als die Masse der Javaner, und galt als unkultiviert und wenig entwicklungsfähig; ich konnte nur feststellen, dass er im Gegensatz zu den Javanern in der Ebene einen schmutzigen Eindruck machte, was sich wohl aus der Wasserarmut der kahlen Berge erklärt.

Schon der Ritt in die halb Tropen und halb Gebirgsnatur war sehr stimmungsvoll. Der geringe Ackerbau wurde immer europäischer; ebenso der immer lichter werdende Wald. Bald kündigte sich der Morgen an und mit einem Schlage war er da. Wir sollten den Sonnenaufgang am über 2500 Meter hohen Mungal-Pass erleben, kamen dort aber zu spät an. Solche besonderen Reize hatte dieser Pass aber auch nicht nötig. Vielleicht war die Überraschung, die er bot, nur umso grösser. Der Mungal-Pass liegt im Kraterrand des riesigen Tengger-Vulkans, der sich hier einst befand und dem Gebirge und dem es bewohnenden Stamm (Tenggeresen) den Namen gegeben hat. Der grosse zusammengefallene Krater dieses einstigen Riesenvulkans, dessen Rand an vielen Stellen wie ein gewaltiger künstlicher Damm aussieht, ist ausgefüllt mit Sand, auf dem spärliches Gras wächst, und wird von den Holländern Zandzee, von den Einheimischen Dasar genannt. Aus diesem Sandsee ragen jetzt vier neue Vulkane auf, unter denen der Bromo sich durch eine fast ständige Rauchsäule und häufige kleine Ausbrüche auszeichnet.

Im Hintergrund liegt rauchend der grösste heutige Vulkan Javas, der Smeru (3671 Meter). Schon das Bild dieser Vulkan-Familie auf ihrem gewaltigen vorgeschichtlichen Untergrund wäre unvergesslich gewesen. Es kam jedoch noch etwas Besonderes hinzu. Der ganze grosse Sandsee war nämlich von schneeweissen Wolken angefüllt, die von der Tropensonne besonders gebleicht zu sein schienen und aus denen die dunklen Vulkane unter dem glänzenden Blau des südlichen Himmels unheimlich emporragten. Als wir kaum das wundervolle Bild, bei ergreifender Stille in der Natur, erfasst hatten, fingen die Wolken unter den heissen Strahlen der steigenden Sonne an, langsam um die starren Vulkane abzufließen. Ein an Gegensätzen merkwürdig reiches Bild! Ich erinnerte mich daran, wie ich in ähnlichem Staunen einst am Rande des Grand Canyon of the Colorado stand. Auch da öffnete sich ein Blick in die Zeiten der Erdbildung, aber dort handelte es sich gegenüber der grandiosen Einfachheit der hiesigen Formen, um eine Erosionslandschaft mit einem rätselhaften Gewirr grosser und kleiner zackiger Berge, um eine Landschaft in rötlicher Färbung statt in Weiss und Schwarz; und dort war zu unterst nicht ein mit Sand gefüllter abgestorbener Riesenkrater, sondern ein über seine Einengung empörter, wild brausender Fluss. Die grossen Wunder der Natur haben etwas Unvergleichbares.

Als die Wolken abgezogen waren, stiegen wir, - reiten konnte man hier nicht – die etwa 200 Meter vom Kraterrand in die Sandsee herab und ritten dann weiter bis zum Fuss des Bromo und sogar halbwegs zu ihm hinauf bis zum Anfang einer grossen, etwa 250 Stufen langen Treppe, an der in stattlicher Inschrift zu lesen war, dass sie im selben Jahr zur Feier der Anwesenheit des Herzogs von Mecklenburg gebaut worden sei. Oben angelangt, sahen wir prachtvoll geballte Rauchwolken aus der Tiefe des Kraters heraufsteigen, ein leise kochendes Geräusch und einen gelinden Schwefelgeruch hervorbringend. Man konnte es verstehen, dass dieser Berg in der religiösen Phantasie der umwohnenden Bevölkerung eine grosse Rolle gespielt hat und noch spielte. Wie er selbst als Berg des Brahma heilig war, so auch der Smeru, der „Himmelsberg“, der aus der ferne herüberblickte. Alljährlich einmal versammeln sich – wie erzählt wurde – die Einwohner ringsum, deren Haustüren stets auf der Seite zum Bromo liegen und deren Tote mit dem Kopf zum Smeru begraben werden, am Fusse des Bromo, und von ihrem obersten Priester werden dann Opfertiere in den Krater geworfen. Es scheint nicht unwahrscheinlich zu sein, dass diese Opfer einst in Menschen bestanden.

Dieser Ausflug war der schönste Tag der ganzen Reise, der mit allen Einzelheiten in meiner Erinnerung lebendig ist. Er war insbesondere wegen des heissen Rücktritts ziemlich anstrengend. Aber den ganzen Nachmittag hatten wir Zeit, uns in der erfrischenden Luft von Tosari zu erholen, sodass am nächsten Morgen der Abstieg nach Poespo zu Fuss unternommen werden konnte. Von dort ging es nach Surabaya und am nächsten Morgen nach Djokjakarta, der Hauptstadt einer der Fürstentümer („Vorstenlanden“), die sich auf Java noch einer gewissen Unabhängigkeit zu erfreuen haben. Da dort aber trotz telegraphischer Bestellung ein Unterkommen nicht zu finden war, fuhr ich alsbald weiter in die Umgegend zum geheimnisvollen „grössten Buddha-Tempel der Welt“, dem Borobodha, bei dem sich ein Passagruhan, ein von der Kolonialverwaltung eingerichtetes „Rasthaus“ befindet. Ich war zuerst ärgerlich über diese Wendung; in Wirklichkeit aber war es eine gute Fügung. Wie der Ausflug zum Bromo mir einen Einblick in die Besonderheit der Natur Javas bot, der mir die richtige Erfassung von Vielem, das ich nachher zu sehen bekam, erleichterte, so sollte mir dieser erzwungene Ausflug Einblicke in die Geschichte Javas eröffnen, die durch nichts sonst hätten ersetzt werden können.

Auf der Fahrt zum Borobodur sah ich in Mendut den dortigen kleinen Buddha-Tempel, bei dessen Freilegung vor wenigen Jahren die Frage zur Erörterung kam, wie sich die völlige Verschüttung eines solchen Tempels erkläre. Die Ansicht, sie sei durch die Muhammedaner absichtlich herbeigeführt worden, hatte hier eine Widerlegung gefunden. Vulkanische Ausbrüche und die Wirkungen einer langen Erosionsarbeit des Wassers und der Luft hatten den Boden erhöht und damit das Bauwerk gleichzeitig begraben und erhalten, freilich nicht vor der Habsucht von Räubern geschützt. Der mausoleumsartige „Tjandi Mendut“ war ein eindrucksvolles Kunstwerk, das im Ganzen leicht überblickt werden konnte.

Anders der Borobodur, was „unzähige Buddhas“ heissen soll. Das grosse Bauwerk, das gleichsam aus einem Hügel hervorwuchs, lag weit sichtbar in einer schönen Landschaft, in deren Vordergrund sich schlanke Kokospalmen vom Himmel abhoben und deren Hintergrund eine bläuliche Linie von Bergen bildete, unter ihnen unverkennbar auch Vulkane. Menschliche Wohnungen waren, ausser dem kleinen Rasthaus, dessen Leiter ein früherer deutscher Unteroffizier war, nicht zu entdecken. Auch Trümmer oder sonstige Anzeichen, dass hier früher eine grössere Ansiedlung von Menschen bestand, waren nicht sichtbar. Einsam für sich scheint dieser Riesen-Tempel gelegen zu haben wie die Sphinx und die Pyramiden; doch sind sie in der Wüste. Während hier ringsum fruchtbarer Boden sich breitet.

Der Tempel (Stupe) selbst, der eine fast ebenso grosse quadratische Fläche wie die grösste Pyramide bedecken soll, ähnelt einer stark zusammen gedrückten Pyramide und hat – gleich dem tropischen Wald – nichts zum Himmel Strebendes wie die Pyramiden oder die christlichen Kirchen. Es dominieren vielmehr die horizontalen Linien. Augenscheinlich haben die Erbauer – man weiss nicht, ob es Javaner waren – auf die häufigen Erdbeben Rücksicht genommen. Trotz dieser ständigen Gefahr ist es ihnen gelungen, einen an Grösse alle ähnlichen Bauten übertreffenden Tempel zu errichten, der schon mehr als elf Jahrhunderte überdauert hat. Die ruhig-beschauliche Besichtigung aus der Ferne bei langsamem Verdämmern eines an leuchtenden Farben reichen Sonnenuntergangs war für den Besuch des Tempels die richtige Einleitung. Sie war das auch noch in anderer Hinsicht. Denn an jenem Abend ging ein Lebensjahr von mir zu Ende. Noch lange sind damals die Gedanken mit der Sonne westwärts und immer weiter westwärts gewandert.

Am anderen Morgen war ich schon wach, als der „Jong“ um 5 Uhr weckte. Es gelang mir, den Sonnenaufgang von der Höhe des grössten Buddha-Tempels der Welt allein zu erleben. Es folgte dann die Besichtigung. Von dieser Aufgabe gewinnt man eine Vorstellung, wenn man hört, dass der Tempel aus vier übereinanderliegenden quadratischen Gallerien mit 1460 Relief-Darstellungen an ihren Wänden und 432 offenen Nischen, in deren jeder eine sitzende Buddha-Statue sich befindet, darüber noch aus drei übereinander liegenden runden Terrassen besteht, die 72 glockenartige „Dagobas“ mit je einem Buddha enthalten und gekrönt sind von einer Riesen-Dagoba mit einem Durchmesser von 16 ½ Meter, in der wahrscheinlich einst neben einer grossen Buddha-Statue eine besondere Buddha-Reliquie gewesen ist.

Die beständige Wiederholung, die das Auffälligste des Tempels ist, kann sich nur aus religiösen Gründen erklären. Sie soll den Pilger auf seiner langen Wanderung durch die Gallerien und Terrassen bis zur obersten Dagoba-Kalvarienbergartig – das Bild Buddhas in seiner vorbildlichen Tätigkeiten, die vor allem durch die Fingerhaltung angedeutet werden, stets vor Auge und Seele lebendig erhalten. Auf den

Galerien sind noch Ablenkungen gestattet; die Reliefs auf den untersten sind sogar zum Teil dem täglichen Leben entnommen. Erst in den oberen Terrassen ist alles auf Buddha zugeschnitten und jede zerstreute Ablenkung vermieden.

Vornehmlich ist man bestrebt gewesen, trotz Erdbeben-Gefahr etwas Dauerhaftes zu schaffen. Darum fehlt jeder Pfeiler, jede Säule, jeder Bogen, sind die Steine meist ohne Mörtel zusammengefügt, ist das Ganze in zahllose selbständige Teile aufgelöst und im Innern mit Erde angefüllt worden. Macht man sich das klar, dann öffnet sich von selbst der Weg zur Bewunderung, und man war erstaunt, dass von der energischen Schaffenskraft, die in den Steinhäufen dieses Tempels verkörpert gewesen war, sich so wenig in der Bewohnerschaft der Insel erhalten hat.

Als ich noch im weiträumigen Tempelbau mit Betrachtungen solcher Art beschäftigt war, erschien wieder die Familie Huxley. Sie nahm mich in dem grossen Auto, mit dem sie gekommen war, in genussreicher Fahrt nach Djokjakarta mit. Aber so angenehm das war, ich merkte doch, dass sich die Ziele noch so gebildeter Vergnügungsreisender mit den Zielen, die ich verfolgen wollte und musste, nicht vereinigen liessen. Es war das letzte Zusammensein mit der sympathischen Familie.

In Djokja, wie meist kurz gesagt wurde, traf ich zwei deutsche Herren, die ich, soweit ich mich erinnere, am Abend beim deutschen Konsul Rademacher in Surabaja kennen gelernt hatte: den Professor der Chemie Prinzhorn, unter dessen technischer Leitung sich die Continental-Gummiwerke in Hannover zu einem der erfolgreichsten deutschen Unternehmen entwickelt hatte, und den früheren Inhaber eines grossen Einfuhrgeschäfts in Westindien, Konsul Holdt. Beide schienen mir durch ihre frühere Berufstätigkeit für einen Besuch Javas unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten besonders gut vorbereitet zu sein. Ich schloss mich ihnen auch an, als sie von Djokjakata aus eine nur wenige Stunden beanspruchende Fahrt nach dem nahen Ruinenfeld von Prambanan unternahmen. Dort sollte die Anlage des Borobudur eine eigenartige Abwandlung gefunden haben. Was beim Borobudur übereinander angelegt war, sollte dort – wegen der Erdbeben oder aus anderen Gründen – nebeneinander ausgebreitet sein, indem um einen Kern von acht Tempeln vier Reihen kleinerer Tempel lagen, zusammen 241. Noch mehr interessierte mich, dass sich dort auch Reste umfangreicher Palastbauten befinden sollten. Aber die Fahrt war eine Enttäuschung. Wir fanden nur halb ausgegrabene wüste Trümmer, die Laien Augen nichts zu sagen vermochten. Am interessantesten war, dass ich im Volke Mittel-Javas keine Spur aus der Hindu-Zeit vorfand. Es schien Vieles für die Theorie Dr. Ysermans zu sprechen, dass der Übergang von Hindu-Religion zum Islam – Ähnliches wird neuerdings für Kreta angenommen – mit einer Naturkatastrophe in Verbindung gestanden habe; etwa ein Riesenausbruch des Vulkans Merapi habe Mittel-Java entvölkert und die Überlebenden an ihrem alten Glauben irre werden lassen und zum Übergang zu einer neuen Religion geneigt gemacht. Das würde Vieles aus der Vergangenheit und einiges auch in der Gegenwart erklären.

Djokjakarta gab neue Rätsel auf. Es war einst ein Mittelpunkt der islamischen Fürstentümer in Java gewesen. Die islamischen Eroberer, die Ende des 16. Jahrhunderts die Hindu-Herrschaften stürzten, waren zu Schiff aus Arabien und seinen südasiatischen Siedlungen gekommen. Sie hatten zunächst an der Küste Javas sieben kleine Staaten gegründet, zu denen auch Jakarta in der Nähe von Batavia gehörte. Von diesen Küstenstaaten dehnte sich dann einer auch auf das Innere Java aus und gewann von

dort eine Art Oberherrschaft über die anderen Staaten, auch Djokjakarta. Surakarta, kurz auch Solo genannt, wurde die Hauptstadt dieses neuen Reiches von Mataram, dessen Fürst den Titel Susuhuan oder Kaiser annahm.

Fand sich auch der alte Adel von Mataram vorzugseise in Surakarta zusammen, so fehlte es doch auch in Djokjakarta nicht an einem Abglanz der früheren Zeit. Ich denke dabei weniger an das dortige „Water-Kasteel“. Denn diese an malerischen Winkeln reiche Schlossanlage ist von einem holländischen Architekten im 18. Jahrhundert angelegt worden. Ein grösserer Gegensatz, als zwischen der pseudo europäischen Kultur des Sultans von Johore aus einer Zeit, in der Reisen in die Hauptstädte Europas leicht waren, und dem verstaubten würdevollen Prunk aus einer Zeit, in der ein javanischer Fürst an solche Reisen noch nicht denken konnte, ist kaum vorstellbar. Das eigentliche Reich des Sultans von Djokjakarta bildete aber das sogenannte Kraton. Das ist ein von hohen Mauern umhegtes Gebiet, in dem der Sultan mit seinem Gefolge von annähernd 15000 Köpfen haust. Der dreiundsiebzig jährige Sultan, der in seiner Generalsuniform auf Bildern gar nicht schlecht aussah, hatte etwa achtzig Kinder; über die Hälfte der Insassen des Kraton zählten nach zuversichtlicher Angabe zur Verwandtschaft. Diese alle hatten nur eine Pflicht, die aber sehr ernst genommen wurde: sie durften nicht arbeiten. Was sie taten war schwer zu sagen. Die Prinzen ergötzen sich oft mit Hahnenkämpfen; viele Kampfhähne sah ich, und jeder von ihnen hatte seinen „Groom“. Manches weitere erfuhr ich vom „Sekretaris“ des Residenten, des eigentlichen Machthabers im Fürstentum. Ich hatte ihn aufgesucht, um mir die vorgeschriebene Erlaubnis zum Besuch des Kraton zu erbitten. Aus einzelnen Fragen entwickelte sich aber ein Gespräch, so dass ich für den umständlichen Besuch nicht mehr die nötige Zeit hatte. Ich begnügte mich damit, vom Eingangstor aus den Betrieb im Kraton sowie das Aufziehen der Leibgarde anzusehen.

Das Rätselhafter dieser Erscheinung war durch eine Besichtigung nicht zu lösen. Es bestand nicht im Verhältnis des Sultans zur holländischen Regierung. Es war klar, dass diese kein Interesse hatte, in der Umgebung des Sultans Tatkraft und Arbeitslust zu fördern. Untätige Zufriedenheit, wie sie auf dieser Insel nicht schwer zu erreichen war, bildeten augenscheinlich das Ziel ihres Strebens. Aber es heisst, dass die Bevölkerung gerade hier in früheren Zeiten lange von kriegerischem Geist beseelt war.

Als die Holländer zu Anfang des 17. Jahrhunderts nach Java kamen, verlangten sie von den Sultanen und sonstigen Fürsten bestimmte Lieferungen tropischer Erzeugnisse. Sie hatten so von der Aufbringung am wenigsten Mühe, kamen insbesondere nicht mit den breiten Massen des Volkes selbst in Konflikt, aber machten sich bald die Sultane und Fürsten zu Feinden. Anfangs wagten diese es nicht, mit ihren Speeren und Schleudern und Kris genannten Dolchen den Europäern mit ihren Feuerwaffen entgegen zu treten; aber bald lernten sie es, grossen Kämpfen auszuweichen, und wurden gefährliche Meister im Guerilla-Krieg. Schon im 18. Jahrhundert gab es jahrelange Kämpfe, in denen sich der Susuhuan von Mataram mit den Chinesen in Java gegen die eindringenden Holländer erhob und im 19. Jahrhundert wurde es nicht besser. 1825 entfesselte ein illegitimer Sohn des Sultans von Djokjakarta, der auf Nachfolge hoffte, Dipo Negoro. Einen Aufstand, aus dem der fünfjährige „Java-Krieg“ hervorging, der den Holländern viel Blut und Geld kostete. Was hier geschah, wiederholte sich dann auch in Sumatra. Noch ehe der Java-Krieg zu Ende war, brach in der Nachbarinsel ein Aufstand aus und, was in Java nur versucht worden war, wurde hier zur Tat; der Krieg wurde zum „Heiligen Krieg“ erklärt und dauerte noch einige Jahre länger als die Kämpfe in Java. Am hatnäckigsten aber waren sie mit dem

Fürsten Atjeh in Sumatra. Sie begannen 1872 und hatten erst 1903 ihr Ende gefunden. Ich glaubte noch das Aufatmen der Holländer zu spüren.

Diese Tatsachen musste man sich vergegenwärtigen, wenn man die wunderliche Sultanswirtschaft und die holländische Politik verstehen wollte. Ich konnte schon begreifen, dass man auf holländischer Seite einerseits über die erzielte Veränderung Befriedigung zeigte, andererseits aber auch nicht ohne Besorgnis in die Zukunft blickte. Die Befriedigung beruhte darauf, dass in Java ein einheitlichen Staat unter Bedingungen der ständigen Erbstreitigkeiten der Fürsten geschaffen worden war; von den Gründen der Besorgnis ist sogleich noch zu reden.

In Djokjakarta konnte man nicht nur Javas Fürsten, sondern auch ihre Untertanen kennen lernen. Hier sah ich zum ersten Mal einen javanischen „Pasar“, einen Markt, auf dem die Bevölkerung nicht nur der Stadt, sondern auch der Umgebung zusammenströmte. Es war ein Erlebnis, das man nicht vergass. Man fragte sich, was im Farbigem Gestrübe interessanter war, die bunt gekleideten Menschen oder die schönen landwirtschaftlichen und kunstvollen gewerblichen Erzeugnisse, die feilgeboten wurden. Alles spielte sich in höflichen Formen ab. Wenn die Sitte – „Adat“ – eine so auffallende Rolle in Java spielte, so dürfte das ein Ergebnis der bis zur Gegenwart bestehenden Feudalherrschaft sein. Der „Dodok“, ein ganzes System von Verbeugungen, spielte im Volke auch heute noch, obwohl alle Vorrechte des Adels abgeschafft waren, eine Rolle. Bei ihm handelt es sich nicht um Berechnungen einzelner, sondern um allgemeine Volkserziehung. Die Fürsten haben eben ihre Untertanen in Jahrhunderte langer strenger Schulung geformt, sowohl in der Arbeit als auch sonst im Benehmen. Das ist oft mit Grausamkeit verbunden gewesen. Zeitweise hat das Volk, wie unter den Unbilden der vulkanischen Natur des Landes, so auch unter denen einer tyrannischen Herrschaft schwer gelitten. Auch die vielen Kämpfe und Kriege müssen auf ihm gelastet haben. Diese vielfache alte Last hatte sich verringert. Die Freudigkeit der Natur hatte sich in Zufriedenheit der Menschen umgesetzt. Das schien mir der „Pasar“ zu zeigen. Sollte dieser Eindruck der Gegenwart auch für die Zukunft der schnell erwachenden Bevölkerung Javas gelten?

Die Fürsten hatten den Javaner zu einem folgsamen Untertanen und gefügigen Arbeiter gemacht. Nur wenn künstlich die Unzufriedenheit geschürt wird, können Folgsamkeit und Freudigkeit in Argwohn und Feindseligkeit umschlagen. Diese Möglichkeit konnte man aber nicht dem Betragen des Volkes, sondern nur seiner Geschichte entnehmen. Die Holländer schienen sich die Früchte der langen Feudalherrschaft der einheimischen Fürsten sorgsam zu Nutze zu machen; waren sie gleichzeitig auch bestrebt, Erregungszustände der Masse zu vermeiden?

Die Waren, die auf dem Markte feilgeboten wurden, passten, wie mir schien, ganz zur Art der Verkäufer und Käufer. Soweit sie Früchte des Bodens waren, war ihre Schönheit der freigiebigen Natur des Landes zu danken. Noch mehr bewunderte ich die gewerblichen Arbeiten. Sie waren zum grossen Teil Erzeugnisse einer alten Kultur. Djokjakarta war insbesondere ein Mittelpunkt der in Java entwickelten Batikkunst, der Wachsmalerei auf Baumwollgeweben. Nicht nur neue Batikstoffe mit den verschiedenen Mustern waren auf dem Markt, sondern auch eine mir unerklärliche Menge getragener Sarongs. Sie waren sogar oft die schöneren, zumal da die Farben beim Tragen nicht verblichen, sondern in ihrer Gesamtwirkung noch gehoben wurden. Ich habe zwei solche alte Sarongs einer mit bläulicher,

einer mit braungelber Grundstimmung für wenig Geld erworben. Sie schmückten mein Wohnzimmer und Esszimmer und haben mich immer an den schönen „Pasar“ in Djokjakarta erinnert.

Befriedigt von dem, was ich gehört und gesehen hatte, verliess ich die „Vorstenlanden“. Die Reise ging jetzt von der Stadt aufs Land. Ich fuhr mit Professor Prinzhorn und Konsul Holdt auf der Eisenbahn nach Garut, dem hochgelegenen Erholungsort in der dichtbebauten Westhälfte von Java. Das Bild der Landschaft war anders als auf der Fahrt von Surabaya nach Pasuruan. Hier herrschten im allgemeinen die Reisfelder vor, deren Anbau neuerdings auch von der Regierung gefördert wurde wie British-Indien, damit Java nicht immer mehr von der Einfuhr ausländischen Reises abhängig würde. Aber sie sehen anders aus. Da hier wegen der Gleichmässigkeit nicht nur der Wärme, sondern auch der Feuchtigkeit Jahreszeiten völlig fehlten, waren Reisfelder gleichzeitig in allen Stufen ihrer Entwicklung zu erblicken, von mühsamen Pflügen des bewässerten Feldes mit Büffeln oder den noch stärkeren Karabaus und vom sorgsam Einpflanzen der jungen Setzlinge an bis zum Ernten der reifen Frucht. Ich bekam durch blosses Heraussehen aus dem Fenster im gewöhnlich fahrenden Eisenbahnzug einen vollständigen Anschauungsunterricht vom wichtigsten Zweige der tropischen Landwirtschaft, wenigstens soweit es sich um den in sogenannten Sawahs gezogenen Sumpfreis handelt; denn Bergreis spielt nur eine greinge Rolle.

Auch sonst ergab sich ein Bild vom landwirtschaftlichem Betrieb der einheimischen Bevölkerung. Es war nicht sehr anders als in anderen Ländern, stand in China wirtschaftlich sogar noch höher, weil man dort eine sorgfältigere Düngewirtschaft hatte, die man hier infolge der Fruchtbarkeit des Bodens noch nicht kannte. Aber das Bild in Java war idyllischer. Insbesondere in China überwog ganz der Eindruck der schweren Arbeit, die Mensch und Tier zu leisten hatten. Hier lenkten die malerischen Bambusgebüsche, die fast jedes Grundstück umgrenzten, die vielseitig nützlichen Kokospalmen, die auf keinem fehlten, und die bunten Blumen, welche die Javanerin liebte, die Aufmerksamkeit so stark auf sich, dass die Arbeit nicht als einziger Inhalt des Lebens erschien; die Javaner wussten sie, im Gegensatz zum Chinesen, mit Genuss harmonisch zu verbinden. Das war die Quelle ihrer Zufriedenheit; sie durfte nicht durch zunehmende wirtschaftliche Not verstopft werden.

In Garut verstärkte sich der idyllische Eindruck vom Lande durch einen Morgenspaziergang durch den blumenreichen Ort und eine Ausfahrt in die viel gerühmte Umgebung am Nachmittag. Ihr erstes Ziel war ein merkwürdig urwüchsig aussehender See Leles. Auf und in ihm trieben sich Eingeborenen herum, die, teils bis zum Hals im Wasser watend, teils in primitiven Einbäumen sitzend, irgendwelche ganz kleinen Lebewesen fingen. Unser Ziel waren die heissen Quellen Tjipanas, zu denen man auf der anderen Seite des Sees hinaufstieg. Wir vertrauten uns daher einem eigenartigen Wasserfahrzeug an, einem aus Palmen und Bambus hergestellten Floss, das auf drei Einbäume gelegt war. Es wurde aber mit Staken und Rudern so langsam fortbewegt, dass ein aufziehendes Gewitter die programmgemässe Fortsetzung unseres Ausfluges verhinderte. Die nachmittägliche Regnerei, die die gleiche Regelmässigkeit wie in Singapore, aber unvergleichlich viel stärkere Kraft zeigt, erschwert die Ausnutzung der Reisezeit im westlichen Java erheblich. Darum wurde der Ausflug am folgenden Tage noch im Dunkel des frühen Morgens begonnen, und dieses Mal waren wir alle drei zu Pferde. Der deutsche Wirt des Hotels empfahl ihn sehr und nicht mit Unrecht. Der Ritt ging durch einen an schönen Ausblicken reichen Wald und hatte zum Ziel ein Kratergebiet voll zahlloser Schwefelquellen. So schön

die Tour war, ich war einerseits verwöhnt durch den Besuch des Bromo und fühlte andererseits einen starken Trieb vom Vergnügen zur Arbeit. Ich musste mich daher auch von den beiden freundlichen Herren aus Hannover trennen. Sie konnten ihre festumgrenzte Aufgabe auch im Rahmen einer Vergnügungsreise erfüllen; ich musste meine Zeit streng ausnutzen. Besonders lag mir daran, die Hauptstätten der Europäerarbeit – die Plantagen – kennen zu lernen, was mir von Garut aus unmöglich war. Ich fuhr daher nach Bandung, um dort den Schnellzug nach Batavia zu erreichen.

Hätte ich Bescheid gewusst, so wäre ich nicht nur eine Nacht in Bandung geblieben. Aber ich wusste nicht, dass hier nicht nur der Mittelpunkt der 1854 aus Peru eingeführten Cinchona-Kultur Javas, sondern seit 1896 auch ein Hauptort der Chinin-Fabrikation war. Da es gelang, den Chinin-Gehalt der Cinchona-Rinde erheblich zu steigern, konnte zunächst der Wettbewerb Südamerikas in der Erzeugung des Rohstoffes ausgeschaltet und auf dieser Grundlage dann auch die Verarbeitung immer weiter ausgedehnt werden. Das hat viel dazu beigetragen, Bandung zur wichtigsten Stadt Javas nach Batavia und Surabaya zu machen. Ich habe es oft bedauert, dass ich diese heute vielleicht erste Industriestadt Javas nicht gebührend kennen gelernt habe.

Von Batavia aus gelang es mir, den Besuch einiger Plantagen zu ermöglichen. Mich interessierten Kautschuk, Tee und Tabak am meisten. Zucker-Plantagen hatte ich von der Eisenbahn aus gesehen. Von ihrem Besuch versprach ich mir wenig. Hier war das Problem des Wettbewerbs von Zuckerrohr und Zuckerrübe, und seine Entscheidung hing von beiderseitigen Mass der Verwissenschaftlichung der Rohstoffherzeugung und der Rationalisierung seiner fabrikmässigen Verarbeitung ab. Es sprach, wie ich schon sagte, vieles für eine Verschiebung zu Gunsten des Zuckerrohrs. Kaffee-Plantagen interessierten mich aus einem Grund entgegengesetzter Art wenig. Sie waren von einem Schädling (*Hernileia*) befallen worden. Seine Verwüstungen waren so gross, dass manche Kaffee-Plantagen, wie Ceylon, auch hier aufgegeben wurden. Man beurteilte ihre Zukunft in Java auch darum ungünstig, weil man die zunehmende Konkurrenz Brasiliens fürchtete. Die Lage schien also in Java für die Anlage von Kautschukplantagen günstig zu sein. Trotzdem nahmen diese 1908 in Malaya 375000, in Java dagegen nur 145000 Hektar in Anspruch, ein Unterschied, der sogar in starkem Wachsen war. Nicht minder auffällig war, dass in Java an der einheimischen *Ficus* festhielt, obwohl es ausser Zweifel stand, dass die aus Brasilien stammende Hevan bessere Erträge lieferte. Wegen dieses Widerspruchs war es mir wertvoll, dass ich den Haupt-Kautschuk-Mann Javas, Dr. Tromp de Haas, kennen lernte, und durch ihn auch den Zugang zu einer holländischen Plantage erhielt, auf der besonders auch Kautschuk gewonnen wurde. Durch ihren liebenswürdigen Leiter wurde mir die Lage erst klar. Die schwere Kaffee-Krise in Java, die ich bisher nur für einen Ansporn zu Kautschuk-Pflanzungen gehalten hatte, entpuppte sich hier als ein Moment nachdenklichen Zauderns. Man brachte sie damit zusammen, dass der Kaffee nicht ein einheimisches Gewächs und darum Krankheiten besonders ausgesetzt war. *Ficus* war einheimisch, Kevea dagegen stammte aus dem Lande, das Java jetzt im Kaffee so schweren Wettbewerb machte. Konnte das kleine Java mit dem grossen Brasilien auf die Dauer in der Kautschuk-Erzeugung konkurrieren? Wenn diese Bedenken schliesslich doch überwunden wurden, so war das zum Teil den Erfolgen zu danken, die zu gleicher Zeit in der Kultur der China-Rinde erzielt wurden. Auf diesem Gebiet hatte man den Wettbewerb mit Südamerika glänzend bestanden. Was hier erreicht war, konnte anderswo nicht einfach ausgeschlossen sein. Fiel dieses Hemmnis fort, dann sprach Vieles für die

Aufnahme der Hevea-Kultur. Im Gegensatz zu Malaya, wo die einheimische Bevölkerung für Plantagen-Arbeit kaum in Betracht kommt, die Arbeiter also aus anderen Ländern bezogen werden müssen, steht in Java die grosse einheimische Bevölkerung billig zur Verfügung. War demgegenüber die Landbeschaffung auch schwieriger als in Malaya, so fiel doch die Arbeitsfrage ungleich stärker ins Gewicht. Ich gewann den Eindruck, dass die Bahn für die Entwicklung der Hevea-Kultur in Java und damit in Holländisch-Indien überhaupt jetzt frei war. War man bisher zurückgeblieben, so übernahm man bald die Führung. 1913 wurde nämlich in Buitenzorg ein besonderes Institut für die Kultur der Hevea eingerichtet, dem erst 1925 eine entsprechende Gründung in Malaya und zwar in Kuala Lumpur entsprach. Dem holländischen Institut und seinen „Proefstationen“ gelang es, durch Samen-Auslese und Pfropfverfahren die Hevea so zu veredeln, dass der Ertrag des einzelnen Baumes erheblich gesteigert wurde. Die Verwissenschaftlichung der Kautschuk-Gewinnung ist in erster Linie Holland zu danken.

Noch mehr als vom Besuch der holländischen Kautschuk-Plantagen hatte ich von dem Besuch einer Tee-Plantage. Zu ihm holte mich in meinem Hotel in Weltefreden mit seinem Auto ein Kaufherr ab, der sich mir als grösster Teekäufer für Russland vorgestellt hatte. Nicht weniger als 27 Millionen Pfund Tee wurden von seiner Firma im Jahre umgesetzt. Die Aufnahmefähigkeit der russischen Bevölkerung hatte in letzter Zeit so zugenommen, dass die chinesische Tee-Ernte für den russischen Markt nicht mehr ausreichten. Russland war daher im Jahr 1909 in Indien auf dem Markt erschienen und hatte dort 10 Millionen Pfund Tee aufgekauft. Dieser unerwartete Vorgang hatte die Kaufmannschaft in Batavia bisher mehr als der „Rubber-Boom“ interessiert, zumal da dieser viele Pflanze in Ceylon veranlasst haben sollte, auf ihren bisherigen Teeplantagen Kautschuk zu ziehen. Gerade jetzt machte die neue russische Nachfrage sich zum ersten Mal in Java geltend. Dem deutschen Vertreter dieser Nachfrage und mir hatte das „Straits and Sunda Syndicate“ freundlicherweise seinen Kraftwagen zur Verfügung gestellt, um eine Teepflanzung in den Bergen auf halber Höhe – in Passir Datar – zu besuchen.

Schon die reichlich anderthalbstündige Fahrt an einem köstlichen Morgen und eine sich anschliessende einstündige Wagenfahrt auf schmalen Bergwegen waren äusserst genussreich. Was aber dem Besuch einen besonderen Platz in meiner Erinnerung sichert, kam erst im frei und schön gelegenen Passir Datar selbst. Dort stand an der Spitze der grossen Tee-Plantage ein Deutscher mit Namen Bartels. Er war auch als „Administrator“ oder „Adviseur“ auf anderen Plantagen tätig. Aus seinen Erzählungen ging hervor, dass der Himmel ihn für diese Stellung bestimmt hatte. Er hatte von Kindheit an eine besondere Liebhaberei für Vögel. Sie brachte ihn mit seiner Schule und mit seinem Vater in Konflikt. Er musste beide verlassen und ging auf merkwürdigen Umwegen nach Java, das er als besonderes Vogelland kannte oder instinktmässig dafür hielt. Die Vogelliebhaberei war es auch gewesen, die Bartels zu einem ungewöhnlichen Kenner Javas machte. Denn ihr zuliebe hatte er die Insel in allen Teilen, auch den entlegensten und unberührtesten, durchstreift. So war eine Sammlung von 8000 verschiedenen javanischen Vögeln zustande gekommen. Es war die grösste und schönste Sammlung dieser Art, die Bartels mit Ornitologen in aller Welt bekannt gemacht hatte; er stand auch mit dem König Ferdinand von Bulgarien und Professor Königs, welcher der Stadt Bonn das Vogelmuseum gestiftet hatte, in Verbindung. Leider bekamen wir von der ganzen Sammlung nichts zu sehen; denn alle Vogelbälge waren, zum Schutz vor Insekten, sorgsam verpackt. Nur einmal war die Sammlung mühsam aufgebaut

worden, nämlich aus Anlass des Besuches des Herzogs von Mecklenburg; und damals wurde der Besuch im letzten Augenblick abgesagt. Das hatte Bartels noch nicht verwunden.

Für mich war es gut, dass die Vogelsammlung nicht zu sehen war; denn Bartels hatte auch die Tee-Plantage und Tee-Fabrik zu einer Sehenswürdigkeit gemacht. Der Tee war an sich nicht eine neue Kultur in Java. Ungefähr zur selben Zeit wie in Britisch-Indien war er hier aus China eingeführt worden Mitte der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts; die anfänglichen Erfolge ebten aber bald ab. Es wurde erst wieder besser, als man in den siebziger Jahren zu Teepflanzen aus Assam über ging; sie wuchsen in Höhen von 1800 Metern und gediehen dort trefflich im javanischen Klima. Aber gegenüber England blieb der Unterschied gross. Tee war Nationalgetränk in England geworden und stützte sich auf eine grossartige Verkaufsorganisaton, die vor allem Lipton geschaffen hatte. In Holland war ähnliches nicht möglich. Dazu war das Land zu klein. Auch war Kaffee holländisches Nationalgetränk.

Der Tee aber passte nach Java auch darum, weil er eine billige und doch sorgfältige Arbeit erfordert. Schon vom Pflücken, das etwa alle zehn Tage erfolgt, hängt seine Qualität zum Teil ab; es belibt immer Händearbeit. Das Trocknen und Rollen der Teeblätter ist auch wichtig, doch wird es zum grossen Teil, wie auf der Plantage von Bartels, maschinell besorgt. Es war in Passir Datar ein Vergnügen, der Arbeit der Javanerinnen zuzusehen. Die Arbeitsfreudigkeit des Leiters schien auf sie übergegangen zu sein. Interessant war es auch für mich, den Kaufverhandlungen zwischen meinem Begleiter, der sich als virtuoser „tea-tester“ entpuppte, und Bartels als Produzenten beizuwohnen. Hier war für mich die Verbindung von Angenehmem und Nützlichem in idealer Weise gegeben. Der Tag dieses Besuches war wieder ein Höhepunkt meiner Reise, obwohl die Rückfahrt nach Batavia durch furchtbares Tropenunwetter bis tief in die Nacht verzögert wurde.

Batavia kennen zu lernen war nicht ganz einfach. Es ist bekanntlich die Hauptstadt nicht nur Javas sondern ganz Holländisch-Indiens; also im Gegensatz zu Surabaja eine politische Stadt. Wie in Singapore dem Gründer der Stadt ein Denkmal gesetzt ist, so auch in Batavia. Ist es dort Raffles, der dem Sultan von Johore den Boden abgekauft hat, auf dem die Stadt gebaut wurde, so steht vor dem „Kantor Palais“, dem Regierungsgebäude und der ursprünglichen Residenz des General-Gouverneurs, das Denkmal des General-Gouverneurs Coen, der auf den Trümmern der eroberten alten Stadt Jakarta 1619 Batavia gegründet hat und im Kampf mit dem Susuhuan von Mataram gefallen ist. Die beiden Denkmäler verkörpern gleichsam die Verschiedenartigkeit der beiden Kolonien.

Dem Charakter der Hauptstadt entspricht in Batavia das Stadtbild, in dem repräsentativen Amtsgebäude und Privathäuser eine Rolle spielen. Viele Bauten hatten einen Eingang mit Säulen und Pfeilern, die bei altjavanischen Baulichkeiten stets fehlen. Auch der Verkehr hatte einen Zug von Vornehmheit; es fehlten Rikschas, nur Wagen wurden gebraucht und zwar in reicher Auswahl. Abgesehen von den mannigfachen Fuhrwerken für „Inlander“, gab es für Europäer zweirädrige Pony-Wagen für einen Fahrgast, der „dos-à-dos“ zum Kutscher sass, wodurch der Wagen den Namen „Sado“ erhalten hatte, und einen Vierrädrigen Wagen mit zwei Ponies, der aus mir unbekannten Gründen „Ebro“ genannt wurde. In gewissen Gegenden und in den späten Nachmittagsstunden wurde das Bild aber von privaten Equipagen in allen Abstufungen der Eleganz beherrscht. Nimmt man noch die steife

Höflichkeit des Holländers und den „Dodok“ der Javaner hinzu, so schliesst sich alles zu einem Bilde einer „kleinen Residenz“ zusammen.

Batavia hat jedoch im Laufe der Zeit sowohl als Residenz wie auch als Handelsstadt Einschränkungen erfahren. Anfangs hatte es einen schlechten Ruf; es wurde sogar „White Mens Grave“ genannt. Um dem zu begegnen, wurde der im Sumpfgebiet liegende eigene Seehafen aufgegeben. Er wurde nach Tandjong Prick verlegt und Alles so eingerichtet, dass sich Europäer dort nicht lange aufzuhalten brauchten. Ebenso verlor Batavia als Hauptstadt gleichsam seine Spitze. Denn der Generalgouverneur zog nach dem höher gelegenen Buitenzorg. Wie Friedrich der Grosse sein Sanssouci nach Potsdam verlegte, so wurde ein Teil der Hauptstadt als Buitenzorg in das bergische Inland verschoben. Dort waren weniger Hitze und Mückenplage, sowie mehr Feuchtigkeit. Wie das erste den Generalgouverneur, so hat das Zweite das für Java wichtigste Institut, den Botanischen Garten, nach Buitenzorg gezogen. Die Tatsache, dass Buitenzorg mehr als doppelt so viel Regen als Batavia hat, erklärt sich - wie ich schon angedeutet habe – dadurch, dass der von Westen kommende Monsun durch die Berge, insbesondere den hohen Salak gezwungen wird, die Wassermenge, die er mit sich führt, abzuladen. Ich habe das dort erlebt. Es war für Auge und Ohr ein gewaltiges Schauspiel an Blitzen und Donner, Geprassel und Überflutung, aber auch an glänzender Bläue des Himmels, sobald der Sturm vorüber war.

Dieses Naturschauspiel verkürzte freilich meinen Besuch des Botanischen Gartens. Ich habe aber immerhin viel Schönes in ihm gesehen, doch einen so überwältigenden Eindruck, wie der Garten von Peradenija, hat er nicht auf mich gemacht. Buitenzorg hatte nicht so wunderbare Gruppen von Bäumen und Sträuchern, wie ich in Ceylon gesehen hatte; das künstlerische schien mir in der Anlage zu fehlen. Dafür beherrschte ihn Gelehrtengeist umso mehr, zumal da zum Botanischen Garten auch die Versuchsgärten in anderen Gegenden gehören, in denen in Stille und Verborgenheit die praktisch wichtigste Arbeit geleistet wird. Es war mir ein wohlthuender Gedanke, dass die weltberühmte Anlage, die zeitweise fast zum Mittelpunkt der internationalen Pflanzenforschung zu werden schien, von dem deutschen Naturforscher Reinwardt 1817 ins Leben gerufen worden ist.

Batavia war eine unverkennbar holländische Stadt. Dazu trugen vor Allem die Kanäle bei, die ihren langgestreckten Körper durchziehen; auch einzelne Geschäftsstrassen erinnerten mich an das Mutterland. Hier waren nicht, wie in Singapore, chinesische Bauunternehmer, sondern holländische Architekten tätig gewesen. Das fiel auch darum auf, weil in Batavia – auch im Gegensatz zu Singapore – die Europäer getrennt von den „Inlanders“ und den „anderen Oosterlingen“, insbesondere den Chinesen, wohnen.

Vor allem aber unterschied sich Batavia dadurch von Singapore, dass es zwei Jahrhunderte älter war. Es hat seine entscheidenden Züge in einer Zeit erhalten, als es noch kein Dampfschiff, keinen Telegraphen, keinen Suez-Kanal gab, jeglicher Verkehr mit dem Mutterland also ausserordentlich erschwert war. Lange Zeit kannte man Urlaubsreisen überhaupt nicht, Man musste mit einem langen, vielfach dauernden Aufenthalt rechnen und sich daher dem neuen Aufenthaltslande möglichst anzupassen suchen. In Singapore konnte man von Europäisierung sprechen; in Bataviaspielte in den Verkehrssitten und im Familienleben die Orientalisierung eine Rolle. Im zeitlichen Moment lag auch eine

Haupterklärung für das Mischlingswesen, das sich in Java, ähnlich wie in den tropischen Gebieten von Südamerika, so breit machte.

Dazu kam allerdings das stets lebendige Gefühl der Holländer für das zahlenmässige Verhältnis zwischen der Bevölkerung des Mutterlandes und jener der Kolonien. Aus diesem Minoritätsgefühl erklärt es sich auch, dass man alle Eurasier zu den Europäern rechnete. Es bestand eben ein Bedürfnis, die Zahl der Holländer zu vermehren. Zumal für subalterne Dienste war ein solches Bedürfnis vorhanden. Man kann daher fast sagen, dass man eine Zeitlang Mischlinge züchtete. So durfte einst jeder holländische Soldat eine Javanerin mit sich in die Kaserne nehmen. Indem man den Eurasier als Europäer anerkannte und damit von den Einheimischen trennte, glaubte man, in ihnen gefügige und an das Klima gewöhnte Mitarbeiter zu bekommen, sowie gleichzeitig den Einheimischen ihre natürlichen Führer zu nehmen und die Entwicklung eines javanischen Nationalismus zu hemmen. Das war auch richtig, solange man für die Eurasier ihnen zusagende Anstellungen hatte. Aber allmählich war der Markt gleichsam gesättigt. Jetzt erwachsen aus den oft ehrgeizigen und unruhvollen Mischlingen Unzufriedene und es entstand die Gefahr, dass durch sie Misstimmung in die grosse einheimische Bevölkerung gebracht wurde.

Mit dieser Besorgnis, der ich vielfach begegnete, verband sich eine zweite. Der Übergang der javanischen Bevölkerung zum Islam blieb eine schier verständliche Entwicklung. Das galt besonders von der neuen Richtung, die Abdul Wahab geschaffen hatte. Sie kämpfte gegen jede Art von Verweichlichung und für die Rückkehr zur strengen Lehre des Propheten; der religiös-nationale Geist aus der Glanzzeit des Arabertums sollte wieder erweckt werden. Dieser kämpferische „Wahabismus“ hatte sich schon in Sumatra bemerkbar gemacht. Auch in Java begannen die Araber, die sich lange nur für ihre Geschäfte interessiert hatten, sich um Politik zu kümmern. Sogar bei den Javanern zeigten sich Ansätze solcher Wandlung. Ihre Träger waren die Mekkapilger. Die Pilgerfahrten waren von der holländischen Seeschifffahrt in grossem Stil organisiert und bildeten für sie ein gutes Geschäft. Aber die „Hadjas“, die von ihnen zurückkehrten und bisweilen noch eine muhammedanische Hochschule besucht hatten, waren manchmal von fanatischem Geist erfüllt und wurden daher von der Kolonialregierung in Java mit Misstrauen verfolgt. Durch sie war die Fahne des „Heiligen Krieges“ in Sumatra aufgepflanzt worden.

Misstrauen wurde auch den Chinesen entgegengebracht, von denen nahezu eine halbe Million in Java war. Allerdings waren sie hier noch weniger einheitlich als in Malaya. Schon vor den Holländern sassen sie in Java. Sie sollen sogar Ende des dreizehnten Jahrhunderts dem Staat von Majapahit für kurze Zeit überwältigt haben. Viele waren seit Generationen im Lande. Diese Lakehs genannten Chinesen, die auch die Sprache der Einheimischen konnten, hatten den Binnenhandel Javas zum grossen Teil in der Hand und damit eine nicht unbeträchtliche Macht über die javanische Bevölkerung. Die neu eingewanderten Chinesen – die Sinkhehs – hatten nicht solche Macht, aber unter ihnen waren unruhige Köpfe, die in das behagliche Leben des Landes nicht hineinpassten. Dasselbe galt auch von den Mischlingen – den Paranakans – die zwischen Javanen und Chinesen eine schwankende und schwer zu übersehende Stellung einnahmen. Die Holländer wären vielleicht den Chinesen gegenüber im ganzen, abgesehen von oft bitterem Wettbewerb, weniger argwöhnisch gewesen, wenn nicht eine böse Erinnerung aus dem achtzehnten Jahrhundert sich auf beiden Seiten lebendig erhalten hätte. Das war

das grosse Massaker der chinesischen Einwohner in Batavia, das zum langjährigen Krieg mit dem mächtigsten einheimischen Fürsten führte, den die Chinesen für sich zu gewinnen wussten. Solange sie im eigenen Lande schwach und zerrissen blieben, waren sie nur eine unbequeme und oft überlegenen Konkurrenz; falls das einmal anders würde, müssten sie auch als politische Macht bedenklich werden.

Während meines Aufenthalts in Java war die Besorgnis aber sehr viel grösser gegenüber den Japanern, die ihrem Sieg über China den über Russland hinzugefügt hatten. Der flüchtige Besucher konnte diese Furcht anfangs nicht verstehen; denn Japaner begegnete man nur selten. Es war jedoch unverkennbar, dass zwischen Japanern und Javanern eine grössere Ähnlichkeit bestand, nicht nur in der Grösse und im Aussehen, auch in der Naturfreudigkeit, der Kinderliebe, der Geschicklichkeit und Reinlichkeit. Zwar fehlte es auch nicht an Unterschieden. Einer war natürlich. Der Javaner war dem tropischen Klima angepasst; er suchte jede unnötige Anstrengung zu vermeiden. Der andere Hauptunterschied behielt für mich etwas Unerklärliches. Die Religion des Japaners passte zu seiner Eigenart in hohem Masse; Religion und Nationalgefühl verschmolzen bei ihm zu einer Einheit. Der Islam dagegen stammte aus den Wüsten Arabiens und war ein fremdes Gewächs im „Garten der Welt“; aber vielleicht war hier ein Assimilierungsprozess im Gange, wie ihn Japan im letzten Jahrhundert durchgemacht hatte. Darüber konnte ich ein Urteil nicht gewinnen, doch schien es mir nicht ausgeschlossen zu sein, hier glaubte ich sogar die Haupterklärung für die Besorgnis der Holländer gegenüber den Japanern zu entdecken. Sie weckten im Javaner das fast entschwundene Nationalgefühl. Als talentvolle Photographen bemächtigten sie sich des aufkommenden Kinos. In ihm führten sie Bilder aus ihrem siegreichen Kampf gegen die Russen vor also einen Kampf der Asiaten gegen europäische Eindringlinge; gleichzeitig spielten sie auf dem Grammophon Platten mit Liedern aus der ritterlichen Zeit der Javanen. Heute bin ich geneigt, hierin Anfänge einer geistigen Mobilmachung Ostasiens zu erblicken und es erscheint mir die Besorgnis der Holländer nicht mehr unverständlich.

Aber darin hatte ich wohl recht, dass eine andere Gefahr für die Holländer noch grösser war. Sie waren, wie ich schon darlegte, hierher gekommen, als der Verkehr mit Europa noch äusserst schwer war und europäische Frauen nur in seltenen Ausnahmefällen nach Java mitgebracht wurden. Sie mussten damals ganz anders als in späteren Zeiten mit einem langen Aufenthalt, vielfach auf Lebenszeit, rechnen. Das führte einerseits zur Mischlingswirtschaft und andererseits, durch sie ausserordentlich gefördert, zu einer Anpassung an die Lebensgewohnheiten in Java, die den denkbar grössten Gegensatz zum „strenuous life“ darstellten. Während der Engländer in Singapore seine Mussezeit zu Sport benutzte, verwendete man seine freie Zeit in Batavia dazu, im äussersten Negligé sich in seiner Wohnung herumzutreiben. Deshalb war es dort auch für einen Fremden schwierig an jemanden heranzukommen. Die Besuchszeit war abends 7 ½ - 8 ½ Uhr; man musste sich sogar eigentlich vorher schriftlich anmelden. Die verbreitete Untätigkeit und Gleichgiltigkeit – man nannte sie „Klimaat schieten“ – schien mir mit der Mischlingswirtschaft in Verbindung zu stehen. Vielleicht kann ein grosses Volk sich die Nachgiebigkeit leisten, alle Mischlinge jeglichen Grades als Europäer anzuerkennen; für Holland bringt das die Gefahr mit sich, dass die Weissen von den Braunen allmählich „untergebuttert“ werden. Vieles, das mir im europäischen Holland unverständlich war, ist mir in Java erklärlich geworden.

Für die hier vorliegende Gefahr fehlte es in Java an Verständnis. Doch gab es auch Ausnahmen. Ich hatte das Glück eine Reihe von solchen kennen zu lernen. So hatte ich Gelegenheit, mit dem

erfahrenen Secretaris des Raads von Niederländisch-Indien ein längeres Gespräch zu führen; ähnlich aufschlussreich waren für mich Besuche beim Leiter des Amtes für „Burgerlyke Openbare Werken“ (öffentliche Arbeiten), sowie beim „Inspecteur der Agrarische Zaken“. Sie zeigten mir, dass in der jüngeren Generation der Kolonialbeamten neuzeitlicher Geist und Tatkraft vorhanden waren. Gleiches galt auch vom Direktor der grossen „Nederlandschen Handels Maatschappy“. Die Leiter der grossen holländischen Unternehmen hatten ein völlig internationales Gepräge.

Konnte ich somit durch freundliches Entgegenkommen der Holländer zum Schluss noch einige Einblicke gleichsam ins Innere tun, so war ich nicht minder erfreut über einzelne nicht-holländische Bekanntschaften. Auf der zweistündigen Fahrt nach Buitenzorg traf ich mit einem akademisch gebildeten Herrn zusammen, der einst vom Österreichischem Handelsministerium nach Java geschickt worden war. Was er jetzt macht, ist mir dunkel geblieben; er schien irgendwie mit der Entwicklung des Fremdenverkehrs zu tun zu haben. Ich war einen Abend bei ihm zu Gast. Er hatte eine Eurasierin geheiratet. Sie war nicht ohne Bildung und vielleicht auch einst hübsch; alles überdeckte jedoch eine launische Unliebenswürdigkeit, die geradezu erstaunlich war. Auch die drei kleinen Kinder waren in ihrer Eigenart niedlich, schienen mir aber doch nur trübe Blicke in die Zukunft zu eröffnen. Der Vater machte einen durchaus befriedigten Eindruck, aber ich fand doch das Ganze traurig und typisch.

Für mich nicht minder wertvoll, wenn auch von Grund aus anders, war eine zweite Bekanntschaft. Es war ein Reichsdeutscher aus Königsberg namens Zimmermann, wie mir schien der angesehenste und bedeutendste deutsche Landsmann in Batavia. Er war schwer lungenkrank einst nach Java gekommen und hier erstarkt zu einem gesunden und kräftigen Mann von ungewöhnlicher Leistungsfähigkeit. Mit dankbarer Anhänglichkeit sah er auf das Land, das ihm seine Gesundheit wieder geschenkt hatte. Dieser wertvolle Mann vertrat eine grosse Pariser Firma, deren Inhaber aus Frankfurt stammten. Sie war in Java Vertreter u.A. der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und der Deutsch-Australischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Er organisierte damals gerade mit belgischem Kapital ein grosses Plantagen-Unternehmen. Ich glaubte aus seinen Worten herausfühlen zu können, wie schmerzlich es ihm war, eine solche Aufgabe nicht auch für sein deutsches Vaterland lösen zu können. Das deutsche Kapital stand aber mit auffälliger Interessenlosigkeit der Entwicklung in Java gegenüber. Ein anderer Deutscher, der aus demselben Grunde wie Zimmermann Java aufgesucht hatte, Emil Helfferich, bemühte sich damals darum, eine Wendung in dieser Stellungnahme herbeizuführen. Es war viel deutsche Kraft und Arbeit nutzlos aufgewendet worden.

Das zeigten mir auch lange Unterredungen, die ich mit dem deutschen Generalkonsul in Batavia hatte. Unter den vielen Opfern der abgebrochenen Kronprinzenreise, denen ich begegnete, war er das kurioseste. Er hatte nämlich nur aus Rücksicht für sie seine Absicht, seinen Abschied zu nehmen, hinausgeschoben und war noch einmal aus Deutschland nach Java gekommen. Er wohnte im selben Hotel, in das mich die allgemeine Überfüllung verschlagen hatte und war aufgebracht, dass von dem Abbruch der Kronprinzenreise die holländische Regierung verständigt worden war, während er fast gar keine Nachrichten erhalten hatte. Sein Amt interessierte ihn nicht mehr. Er war den Einflüssen des Klimas und des Ortes in nicht unerheblichem Masse verfallen. Das bedauerte ich anfangs im deutschen Interesse; aber schliesslich sagte ich mir, dass es vielleicht richtig sei, im Mittelpunkt des holländischen

Kolonialreiches einen Vertreter des Deutschen Reiches zu haben, der den Eindruck ehrgeiziger Ambitionen nie hervorrufen konnte.

Batavia war der Abschluss meiner Java-Reise. Lange hatte sie mich beunruhigt. Meine bisherigen Reisen hatten mit Ausnahme von Ägypten stets einen bestimmten Zweck gehabt. Auch wenn er schwer zu erreichen war, gab er doch einen inneren Halt. Er fehlte dieses Mal aus den dargelegten Gründen. Ich war allein für Sinn und Gehalt meiner Reise verantwortlich. Goethes Freund Carus spricht einmal von der „eigenen lebendigen Anschauung, ohne welche am Ende überhaupt nie eine grosse Erscheinung der Welt, am wenigsten aber die Entwicklung einer Volkseigentümlichkeit wahrhaft verstanden und begriffen werden kann“. Solche „eigene lebendige Anschauung“ von Java und seiner Bevölkerung sollte mir meine Reise vermitteln. Vom grossen uneinheitlichen China war sie nicht zu erringen und nicht von Japan und Russland. Auch in Java hat es an quälender Unsicherheit und Enttäuschung nicht gefehlt. Erst in Batavia wurde das anders. Es war nicht nur ein Höhepunkt, sondern der Höhepunkt der Reise. Nicht äusserlich. Die Stadt hat mich nicht sehr interessiert. Es wurde durch die Menschen zum Höhepunkt der Reise. Als ich Singapore verliess, war ich betrübt, dass ich nicht einen Schiffsplatz nach Batavia bekommen hatte. Das stellte sich als Glück heraus. Denn es war sachlich unbedingt richtig gewesen, meine Reise in Surabaya zu beginnen. In diesem grossen Ausfuhrhafen gewann ich einen Einblick in Javas äussere Verkehrs- und Handelsverhältnisse, durch den Besuch von Djokjakarta und dem Borobodur in die geschichtlichen Grundlagen von Javas Entwicklung und auf den Plantagen in die Leistungen und Bestrebungen der Europäer und anderer Fremden. Hatte sich in Surabaya das Gespräch um Zucker und Kopra und andere Ausfuhr Güter der Insel gedreht, in Tosari um die Schrecknisse und Vorzüge der vulkanischen Natur des Landes, inden Vorsterlanden um Glück und Unglück der Fürsten und ihrer Untertanen, auf den Plantagen um die Arbeitsprobleme des Landes, so war in Batavia der Besucher reif, von Java im ganzen, seine Gegenwartslage und seinen Zukunftsaufgaben zu sprechen. Hätte die Reise in der Hauptstadt ihren Anfang genommen, dann wäre dort, was sich mir jetzt in so reichem Masse bot, verschlossen geblieben, und ich wäre wahrscheinlich aus dem Stom der Vergnügungsreisenden nie herausgekommen. Die Männer, die ich den Vorzug hatte, in Batavia kennen zu lernen, waren viel zu beschäftigt, um sich mit einem Neuankömmling in umfassende Gespräche einzulassen. Jetzt hatte ich von Java mehr gesehen, als manche derjenigen, die seit Jahren in Batavia lebten. Es konnte sich gehaltvolle Gespräche entwickeln. Sie waren es, die mir das beruhigende Gefühl gaben, meine Zeit ausgenutzt und mein Ziel einigermassen erreicht zu haben. Ich sah mit Befriedigung auf die improvisierte Ersatzreise zurück und mit Dank auf die Fahrt im kleinen dampfer „de Eerens“ nach Surabaya; sie erschien mir zum Schluss fast wie der Retter meiner Java-Reise.

Ich hätte sie gern noch fortgesetzt; doch hätten dann, wie ich fürchtete, meine Mittel für Sumatra nicht mehr ausgereicht. Es war aber gar nicht einfach, von Java wieder fortzukommen. Die Menschheit war hier wegen der Stauung des Reiseverkehrs zu zahlreich geworden. Man musste auch zur Rückfahrt nach Singapore nehmen, was sich bot.