



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

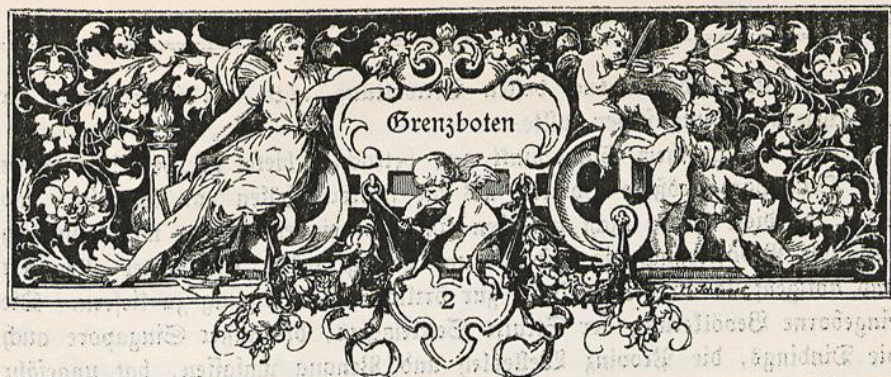
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Neuschler, Otto: An den Wegen des Weltverkehrs. 3. Singapore, der
Eingang zum Stillen Weltmeer

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



An den Wegen des Weltverkehrs

Von Hauptmann Otto Neuschler

3. Singapore, der Eingang zum Stillen Weltmeer

Sin wichtiger Punkt an den Wegen des großen weltumspannenden Verkehrs ist die Stadt Singapore, die am Eingang des Chinesischen Meeres und damit des Stillen Ozeans liegt. Ihre Bedeutung beschränkt sich jedoch nicht auf den Handelsverkehr, dem sie einen erwähnenswerten Stützpunkt bietet; sie ist auch ein strategischer Platz erster Ordnung. Um ihn gruppieren sich die drei Geschwader der britischen Flotte des Ostens, die als ostindisches, chinesisches und australisches Geschwader ihre Basis in Bombay, Hongkong und Sydney haben. Für diese Flotte und ihre drei Geschwader bildet in Kriegszeiten Singapore den Hauptvereinigungspunkt zu Zwecken der Kohleneinnahme, der Verpflegung und der Ausbesserung ebenso sehr wie den Ausgangspunkt für offensive Unternehmungen.

Singapore ist die Hauptstadt der Malaiischen Halbinsel und liegt auf einem der äußersten Südspitze dieser Halbinsel vorgelagerten Eiland von etwa 43 Kilometer Länge, etwa 22 Kilometer Breite und einem Flächeninhalte von etwas über 500 Quadratkilometern. Die Singapore von dem Festlande trennende Straße ist etwa 1200 Meter breit. Der Einfluß und die Territorialmacht Großbritanniens in der Straße von Malakka ist jedoch nicht beschränkt auf die Inselstadt Singapore, sondern dehnt sich an der Ostküste der Straße über 640 Kilometer weit aus bis zur Insel Penang, die auch Prinz-Edwardsinsel genannt wird. Diese Insel wurde im Jahre 1786 von der Ostindischen Kompagnie erworben und blieb mit ihrer wichtigen Hafenstadt Georgetown der Sitz der Regierung der Straits Settlements bis zu seiner Verlegung im Jahre 1857. Das ganze Küstengebiet ist hier entweder freier Besitz Großbritanniens, oder aber es gehört dem Namen nach zu einem der vier verbündeten Malaienstaaten, deren Häupter im Jahre 1895 aus ihren Gebieten

einen Staatenbund machten, dessen Verwaltung unter der Oberleitung der britischen Regierung stehen sollte.

Von militärischem Standpunkt aus betrachtet bietet der befestigte Hafen von Singapore größere Vorteile als die stärkern Häfen von Gibraltar und Aßen, da diese beiden nicht umgeben sind von eignem Gebiet mit freundlich gesinnter Bevölkerung, die instande und geneigt wäre, Hilfsmittel aller Art und nöthigenfalls auch Streitkräfte zur örtlichen Verteidigung zu liefern. Die eingeborne Bevölkerung der Straits Settlements, die außer Singapore auch die Dindings, die Provinz Wellesley und Penang umfassen, hat ungefähr eine Stärke von 600 000, die der Verbündeten Malaienstaaten von annähernd 800 000 Seelen. Im Falle eines Krieges hätte der Feind mit dem Widerstande dieser gesammten Bevölkerung zu rechnen, da die Häuptlinge der Verbündeten Staaten vertragsmäßig verpflichtet sind, die britische Regierung mit Truppenaufgeboten bei der Verteidigung der Kolonie der Straits Settlements zu unterstützen.

Singapore ist ein schlagendes Beispiel für den Einfluß kaufmännischen Unternehmungsgeistes auf die Entwicklung des britischen Reiches. Sir Stamford Raffles, der damalige Gouverneur von Bencooten, der Niederlassung der Ostindischen Kompagnie auf Sumatra, hatte im Jahre 1819 nicht aus militärischen Gründen, sondern für Handelszwecke Singapore besetzt. Offiziell wurde es dann im Jahre 1824 durch den Sultan von Johore an die britische Regierung abgetreten. Die Erwerbung Singapores aber hat alle Hoffnungen Sir Stamford Raffles in reichem Maße erfüllt. Von kleinen Anfängen an entwickelte sich die Insel allmählich zu einer Niederlage für den gesammten Handel von Siam, der Malaiischen Halbinsel und des Malaiischen Archipels. Heute steht Singapore als achter Hafenplatz auf der Liste der größern Häfen der Welt. Abgesehen von den Eingebornenfahrzeugen haben im Jahre 1906 10 571 Fahrzeuge mit einem Gesamttonnengehalt von mehr als 13 Millionen Tonnen den Hafen aufgesucht und ihre Ladung ausklariert. Über 50 ozeanfahrende Dampfschifflinien benützen heute Singapore als Anlaufhafen. Gegen 200 000 Tonnen Kohlen sind dort als normaler Vorrat angehäuft. Der Hafen steht der ganzen Welt offen; Zölle werden nur erhoben für Opium, Spirituosen, Wein und Bier, die in der Kolonie verbraucht werden.

Die Straits-Settlements-Kolonie, deren Hauptsitz Singapore ist, ist eine britische Kronkolonie, d. h. ein Herrschaftsgebiet, das unter der britischen Reichsregierung steht, deren Leitung jedoch in den Händen eines eignen Gouverneurs liegt. Dieser ist bei der weiten Entfernung von seiner vorgesetzten Behörde in Downing Street in gewissem Sinne Selbstherrscher. Ihm zur Seite steht ein „Ausübender Rat“ von acht Mitgliedern, die zugleich die Vorstände der verschiedenen Verwaltungsgebiete sind. Da sie seine Untergebenen sind, so haben sie ihre Arbeit nach den Befehlen des Gouverneurs auszuführen. Außerdem besteht noch ein „Gesetzgebender Rat“, der sich zusammensetzt aus den acht offiziellen Mitgliedern des Ausübenden Rats sowie

aus sieben „nichtoffiziellen“ Mitgliedern, von denen zwei durch die Handelskammern von Singapore und Penang, die übrigen fünf durch den Gouverneur ernannt werden. Dieser Gesetzgebende Rat hat nur eine beratende Tätigkeit; er ist aber nicht berufen, selbständige Anträge einzubringen. Seine Zusammensetzung sichert dem Gouverneur stets die Stimmenmehrheit. In der Hand eines starken Gouverneurs sinkt dieser Rat zu einer Behörde herab, die einzig und allein die vom Gouverneur beabsichtigten Maßnahmen zu begutachten hat.

Wenn auch zugegeben werden muß, daß in einer Kolonie in den Tropen, wo eine Handvoll britischer Handelsleute unter einer sie an Zahl weit übertragenden eingebornen Bevölkerung lebt, das System der Kronkolonie ganz besonders geeignet ist, so fällt es doch selbst dem englischen Besucher der Kolonie*) auf, daß durch dieses System jede Teilnahme der britischen nichtamtlichen Kreise in Fragen von öffentlichem Interesse auf ein Mindestmaß beschränkt erschien. Die öffentliche Meinung wird dadurch völlig unterdrückt.

Aber auch nach einer andern Richtung hin hat es sich gezeigt, daß das selbstherrliche Regierungssystem, wie es in den Straits Settlements ausgeübt wird, von bedeutenden Nachteilen begleitet sein kann. Der Mangel eines einem Parlamente verantwortlichen Finanzministers hat der Kolonie in unnötiger Weise große Ausgaben gebracht bei der Enteignung der Tanjong Pagar Dock Company, die wegen ungünstiger Verhältnisse auf dem Geldmarkte, denen man hätte ausweichen können, die Summe von 35 Millionen Mark mehr gekostet hat. Infolge dieser gesteigerten Ausgaben hat die Regierung nun eine Anleihe von 120 Millionen Mark aufnehmen müssen, ein Umstand, der zwar keineswegs beunruhigt, der aber immerhin auf die schwache Seite der Kronkolonienverwaltung hinweist.

Während bisher die Hafenanlagen von Singapore, sehr im Gegensatz zu denen von Colombo, einen ziemlich vernachlässigten Eindruck gemacht haben, werden jetzt im Zusammenhang mit der erwähnten Enteignung bedeutende Verbesserungen geplant. Man trägt sich mit dem Gedanken, eine Wasserfläche von etwa 5,3 Quadratkilometern als Innenhafen für die kleinern Lastfahrzeuge, die im Laufe des Jahres Singapore in großer Zahl aufsuchen, mit Dämmen abzuschließen. Hierzu wäre die Errichtung von drei großen Molen, die in einer Gesamtlänge von über $3\frac{1}{2}$ Kilometern als Wellenbrecher dienen müssen, nötig. Mit den Anfangsarbeiten für eine Westmole in einer Länge von 600 Metern bei einem Kostenvoranschlag von über 20 Millionen Mark ist schon begonnen worden.

Singapore genießt auch nicht unbedeutenden Schutz. Ein Bataillon britischer Infanterie, ein Bataillon indischer Eingeborneninfanterie, zwei Kompagnien britischer Fußartillerie, eine Kompagnie des Fußartilleriebataillons

*) Vgl. Colonel A. M. Murray, Imperial Outposts. London, bei J. Murray, 1907.

von Hongkong und Singapore und eine halbe Kompagnie der Königlichen Pioniere bilden die regelmäßige Besatzung der Kolonie, zu der noch hauptsächlich aus Eurasiern sich zusammensetzende Freiwilligenkorps in Singapore und Penang kommen.

Es wurde schon der Vorschlag gemacht, die Hafenverteidigungsanlagen von Singapore, die in vorzüglicher Verfassung und mit den besten modernen Geschützen ausgerüstet sind, der britischen Marine zu übergeben und sie mit Matrosenartilleristen zu besetzen. Handelte es sich um die Hafenverteidigung allein, so wäre dieser Plan wohl durchführbar. Bei einer eingebornen Bevölkerung von annähernd 300 000 Chinesen und 220 000 Malaien mit weniger als 6000 Europäern in der ganzen Kolonie der Straits Settlements verlangt die Aufrechterhaltung von Gesetz und Ordnung die Anwesenheit einer bewaffneten Macht, die mindestens so stark ist, daß sie die Sicherheit dauernd aufrecht zu erhalten vermag.

Die finanzielle Lage der Kolonie hat sich mit unglaublicher Geschwindigkeit gehoben. Eine Hauptisenbahnlinie der Regierung durchzieht die ganze Kolonie von der Provinz Wellesley bis Malakka, während Zweigbahnen in den Häfen von Dickson, Swettenham, Weld und Telok Anson die Küste erreichen. Eine weitere Linie wird in kurzem durch den Staat Johore hindurch Singapore mit Malakka verbinden. Die Gummiproduktion hat hier in der letzten Zeit einen bedeutenden Aufschwung genommen; das wichtigste Erzeugnis der Malaisischen Staaten bleibt jedoch das Zinn. Drei Viertel des Bedarfs an diesem Metall auf dem Weltmarkt wird von hier aus gedeckt. Das Rohmaterial unterliegt einem Ausfuhrzoll, dessen Einführung nötig geworden war, um die Zinnschmelzer von Singapore vor dem finanziellen Untergang zu retten. Die Gesamtzahl der Handelsschiffe, die im Jahre 1906 den Hafen von Singapore aufsuchten und dort auslarierten, belief sich, ausschließlich der Eingebornenfahrzeuge, auf 10 571 mit einem Gesamttonnagehalt von über 13½ Millionen Tonnen.

So bietet die ganze Kolonie der Straits Settlements und besonders die Hafenstadt Singapore dank ihrer günstigen Lage an einer Hauptstraße des Welthandels und als Handelsvermittlerin zwischen Europa oder Indien mit dem fernen Osten, dem Norden von Australien und Niederländisch-Indien das Bild einer aufblühenden Handelsniederlassung.

