



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Scholz, Oskar: Wirkungen des Krieges auf Ostasien : Ill. Singapore

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

Wirkungen des Krieges auf Ostasien*)

Von Oskar Scholz, Konsul z. D.

III. Singapore



Singapores Bedeutung als Handelsmittelpunkt Hinterindiens und des Malayischen Archipels hatte sich schon vor dem Kriege von Jahr zu Jahr mehr entwickelt, und doch hat die Erhaltung dieser Bedeutung in den letzten Jahren vor dem Kriege der britischen Kolonialverwaltung manche Sorge gemacht, und sie hat viel Sorgfalt darauf verwendet, einer Dezentralisation seines Handels und der Entstehung neuer, den Produktionsstätten näher gelegener Handelsplätze vorzubeugen. Der Krieg und seine Nachwirkungen haben Singapores Stellung wieder gestärkt. Einmal weil es fern von dem Kriegsschauplatz lag, von den Kriegsoffern der übrigen Welt wenig zu tragen hatte und weil seine Landeserzeugnisse, insbesondere sein Kautschuk und sein Zinn, von den Kriegführenden dringend gebraucht wurden, sodann aber auch aus einem Grunde, der über den Krieg hinaus jetzt noch wirkt: dem Schiffsmangel der ganzen Welt. Er nötigt die großen Reedereien, die schon immer mehr dazu übergegangen waren, auch entlegenere Häfen an ihre Hauptlinien anzuschließen, sich jetzt wieder auf die Haupthäfen zu beschränken, und so kam Singapore wieder zu neuer und stärkerer Bedeutung als Umschlagsplatz für den Verkehr von und nach Europa sowohl wie Amerika.

Das Geschäftsleben Singapores hängt stets in erster Linie vom Kautschuk ab, für den es jetzt wohl der Hauptwelthandelsmarkt geworden ist, von der Erzeugung seines Hinterlandes, von der durch sie wesentlich beeinflussten Preisgestaltung und der Spekulation. Der Preissturz in Kautschuk, das während des Krieges bis über 70 Cents und im Dezember 1919 sogar auf 105 Cents für das englische Pfund gestiegen war, bis auf 22 Cents im Jahre 1918 und auf 30 Cents im Dezember 1920, bei Herstellungskosten von etwa 50 Cents, zog weite Kreise in Mitleidenschaft und traf besonders auch die an der Kautschukpekulation immer mehr beteiligten Chinesen. Die beträchtliche Abwanderung der chinesischen Bevölkerung und noch mehr der Rückgang der chinesischen Einwanderung, die damals in den Straits Settlements sowohl wie in den Malaya-Staaten festzustellen war, hängt aber wahrscheinlich weniger mit dem Geschäft in Kautschuk als mit der Lage des zweitwichtigsten Landesproduktes in Singapores Ausfuhrhandel zusammen, nämlich mit dem Rückgang oder dem Stillstand der Zinnbergwerke und -Hütten, in denen hauptsächlich Chinesen arbeiten. Das chinesische Handelsgeschäft in Singapore aber scheint sich unter dem Einfluß des Krieges ganz besonders blühend entwickelt zu haben. Jedem Reisenden fällt auf, wie viele chinesische Firmen dort neu entstanden sind; ist doch die chinesische Bevölkerung sowohl in der britischen Kronkolonie als in den Malaya-Staaten die zahlreichste und übertrifft sogar die malayische.

Weniger willkommen als die chinesische Einwanderung scheint der britischen Herrschaft der Malaya-Halbinsel der japanische Zuzug zu sein, den Singapore

*) Vergl. Grenzboten, Hefte 17/18 und 22/23.

und die für den Gummianbau geeigneten Malaien-Staaten während des Krieges erfahren haben. Gegen ihn richtete sich offenbar das Gesetz von 1918, das den Landerwerb durch Ausländer in den Straits Settlements und den Vereinigten Malaien-Staaten einschränkte. Um so mehr haben die Japaner sich in den Kautschukplantagen der anderen Malaien-Staaten, besonders in Johore festgesetzt. Nach einem amerikanischen Konsulatsbericht vom Jahre 1919 waren damals fast 12 Prozent der Kautschukplantagen in den Malaien-Staaten in japanischem Besitz. Welche Bedeutung die japanische Regierung Singapore für das japanische Geschäft beimißt, beweisen folgende drei Tatsachen:

1. Im Jahre 1919 wurde in Singapore eines der vom japanischen Ministerium für Handel und Landwirtschaft unterstützten Handelsmuseen eröffnet.

2. Im Jahre 1919 wurde das japanische Konsulat in Singapore zu einem Generalkonsulat erhoben.

3. Seit 1920 zählt die japanische Regierung Schiffsahrtssubventionen außer für die auch Singapore anlaufende Europalinie der Nippon Yusen Kaisha, auch für die zwei neu eingerichteten Linien der Osaka Shosen Kaisha, von denen die eine von Singapore über China—Japan—Panama nach New York, die andere von Singapore nach Java und nach Bangkok — wie früher die deutsche Linie — geht. Natürlich gehen außer diesen staatlich unterstützten noch andere japanische Schiffsahrtslinien über Singapore.

Japans Einfuhr nach Singapore war im Jahre 1918 auf 28,6 Millionen Dollar gestiegen, während sie im Jahre 1913 noch nicht 8 Millionen betrug. Den Höhepunkt erreichte das japanische Geschäft in Singapore wie ja auch daheim und anderwärts im Jahre 1919. Die japanische Industriefrise zeigte sich deutlich auch in dem Rückgang der Kautschukeinfuhr aus den Straits, die in den ersten zehn Monaten des Jahres 1920 nur 5,8 Millionen Kin gegen 15,4 Millionen der gleichen Zeit des Vorjahres betrug, während gleichzeitig die Zinnausfuhr der Straits nach Japan von 3,1 Millionen auf 1,9 Millionen Kin zurückging.

Beachtenswert ist auch, wie die Vereinigten Staaten von Amerika sich während des Krieges nach Singapore ausgedehnt haben. Nach einem amerikanischen Konsulatsbericht war die amerikanische Einfuhr des Jahres 1918 mehr als zweieinhalbmal so viel wert als die des Jahres 1913. Mehr als zwei Drittel der Kautschukausfuhr Singapores und mehr als die Hälfte seiner Zinnausfuhr ging in den Kriegsjahren nach den Vereinigten Staaten von Amerika; und während vor dem Kriege ein amerikanisches Handelsschiff eine große Seltenheit im Hafen von Singapore war, wurden 1917 und 1918 dort von neun bis zehn Millionen Tons an Schiffs-Ein und -Ausgängen 100- bis 150000 Tons unter amerikanischer Flagge gemeldet. Auch von Europa (Rotterdam, Antwerpen) geht eine amerikanische Linie nach Singapore.

Aus der Zunahme des amerikanischen und des japanischen Geschäfts erklärt sich zum großen Teil das Wachstum des Außenhandels von Singapore seit der Kriegszeit. Dazu kam, daß nach dem Kriege eine Anzahl englischer Handelsgesellschaften ihren Sitz von England wie nach anderen Kolonien so auch nach Singapore verlegte, um den heimatischen Steuern zu entgehen. Die Folge dieser Zuwanderungen war eine Wohnungsnot, die zu gesetzlichen Höchstmieten für be-

scheidene Räume, im übrigen aber zu ganz ungewöhnlichen Mietssteigerungen führte. Auch die Preissteigerungen sonstiger Lebensbedürfnisse in Singapore verraten einen ungewöhnlichen Luxus. Kennzeichnend für den Aufschwung, den der Krieg dem Hafen von Singapore und seinem Hinterlande gebracht hat, ist seine Außenhandelsstatistik, nach der sich der Wert der Ein- und Ausfuhr gegenüber dem letzten Friedensjahre im Jahre 1917 schon verdoppelt, im Jahre 1920 fast verdreifacht hat, obwohl die allgemeine Weltkrisis der letzten Jahre — besonders soweit sie Rohstoffkrisis ist — auch Singapore nicht verschont hat und die Regierung nötigte, dem Kautschukmarkt durch gesetzliche Produktionsbeschränkung, dem Zinnmarkt durch Ankauf der unverkäuflichen Vorräte zu helfen.

Der engeren Anschließung des Hinterlandes dient außer der während des Krieges sehr gestiegenen Küstenschiffahrt der weiter entwickelte Eisenbahnverkehr. Im Jahre 1917 wurde der Eisenbahnverkehr mit Bangkok eröffnet. Die Fahrt nimmt zurzeit vier Tage in Anspruch, doch erwartet man in einigen Jahren von der bereits beschlossenen Erbauung eines Fahr- und Eisenbahnammes zwischen der Insel, auf der Singapore liegt, und dem malayischen Festland eine weitere Beschleunigung dieser Verbindung.

Deutsche sind von Singapore auf drei Jahre seit Friedensschluß gänzlich ausgeschlossen, nur ein sieben-tägiger Aufenthalt wird allgemein den durchreisenden Deutschen, die nach Plätzen außerhalb der Straits Settlements weiter reisen wollen, bewilligt. Wie wenig Hoffnung der Deutsche auf eine erfreuliche Tätigkeit in Singapore nach Ablauf dieser drei Jahre setzen darf, läßt sich schon daraus entnehmen, daß Beschlüsse der Handelskammer in Singapore, einer Versammlung von Kaufleuten in Penang, des Ingenieurverbandes in Singapore die Ausschließung der Deutschen auf 10 Jahre forderten, und dies sind Beschlüsse, die nicht etwa während des Krieges, sondern nach Friedensschluß gefaßt wurden. Das deutsche Eigentum in Singapore wurde wie in anderen britischen Kolonien unter Zwangsverwaltung gestellt und durch Liquidation beseitigt; Ende 1919 hatte laut dem Kolonialbericht dieses Jahres der Verwalter des feindlichen Eigentums der Straits Settlements deutsches Vermögen im Werte von 13 Millionen Dollar in Händen.

Während so die Betätigung des Deutschen in der Kolonie mit allen Mitteln verhindert wird, sind seit Friedensschluß deutsche Waren in Singapore wieder zugelassen, wenn auch mit Ausnahmen zum Schutze der im Kriege entstandenen englischen Industrien, zu denen vor allem die deutschen Farben gehören. Man hatte erkannt, daß die Ausschließung deutscher Waren sich auf die Dauer doch nicht durchführen ließ und den eigenen Interessen schließlich mehr schadete als nützte. Zunächst kamen die deutschen Waren von Europa. Englische Zeitungen in Indien, jetzt kommen sie auch wieder direkt von Europa. Englische Zeitungen beklagen sehr die unverkennbar auf Wiederanknüpfung deutscher Geschäftsbeziehungen gerichtete Stimmung im Basar von Singapore. Dieser Entwicklung gegenüber gerichtetes Auffallen, daß Siam, das, abgesehen von seiner Abhängigkeit von Großbritannien, in ähnlicher weltwirtschaftlicher Lage sich befindet wie die Malaya-Staaten, sich immer noch gegen die Rückkehr der deutschen Kaufleute und der deutschen Waren sträubt. Merkt der Siamese nicht, wie ihm die deutschen Waren, die er so notwendig braucht und die so viel besser sind als die Erzeugnisse anderer

Länder, auf Umwegen, durch englische oder französische Vermittlung, ins Land geliefert werden, nur, dank diesen Umwegen und Zwischenstellen, zu viel teureren Preisen, als er sie unmittelbar von Deutschland beziehen könnte?

Das eigenartige Bild, das die wirtschaftliche Entwicklung Singapores zeigt, erklärt sich aus seiner geographischen Lage. An der durch eine Insel gebildeten Spitze einer schmalen Halbinsel gelegen, hat es ein Hinterland, das, je weiter man hinein kommt, um so mehr andere für den Überseehandel in Betracht kommende Häfen aufweist, die von solcher Umgehung Singapores abzuhalten bisher mit wechselndem Erfolge die Aufgabe der britischen Kolonialverwaltung gewesen ist. Zweitens ist Singapore der Sitz einer zahlreichen und sehr wohlhabenden chinesischen Handelskolonie, die sich in einer nach europäischem Urteil auffallend leichten Weise den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen versteht. Drittens ist Singapore der den Südseeinseln, besonders dem holländischen Indien am nächsten gelegene Punkt des asiatischen Festlandes und daher mit seinem von der Natur und durch billige Arbeitskräfte besonders begünstigten Hafen derjenige Platz, von dem die Warenverteilung aus den an der asiatischen Küste entlang von Europa kommenden Schiffen sich am günstigsten besorgen ließ, und schließlich ist Singapore als bedeutendster Verschiffungshafen für Kautschuk und Zinn der maßgebende Markt für diese beiden Welthandelswaren geworden und hängt von deren Produktionschwankungen ab.

Die beiden letztgenannten Punkte sind wohl diejenigen, die Singapores stärkste Stütze für seine weltwirtschaftliche Stellung ausmachen. Sieht man aber genauer hin, so stellt sich heraus, daß dies eigentlich nicht natürliche Stützpunkte sind, sondern mehr oder weniger künstlich von der britischen Macht gehalten werden.

Englische Privatstatistiken zeigen sowohl in der Gewinnung von Zinn wie von Kautschuk, auf denen Singapores Außenhandel hauptsächlich beruht, eine abnehmende Tendenz des Hinterlandes von Singapore im Gegensatz zu einer steigenden Tendenz von Niederländisch-Indien.

Auf dem Zinnmarkt kommt diese Tendenz hauptsächlich deshalb noch nicht recht zur Geltung, weil in den Straits Settlements diejenigen Zinnhütten gelegen sind, die bei weitem die Höchstleistung in der Zinnverhüttung der Welt aufweisen. In der Kautschukkultur und -Ausfuhr wird sich aber wahrscheinlich diese Tendenz zugunsten Niederländisch-Indiens noch weiter entwickelt haben, besonders nachdem die Straits Settlements und die Malaya-Staaten die von den englischen Kautschukpflanzern angesichts der Überproduktion der letzten Jahre geforderte Einschränkung der Produktion um 25 Prozent des Vorjahres zum Gesetz erhoben haben.

Was sodann Singapores Stellung als Umschlagshafen für den Süden betrifft, so ist das holländische Kolonialreich weder für den Absatz dieser Erzeugnisse, noch für den Bezug ausländischer Waren auf Singapore und sein Hinterland angewiesen. Finden einmal holländische Reedereien die unmittelbare Fahrt von Europa über Suez—Kolumbo nach Niederländisch-Indien, ebenso wie japanische Reedereien die unmittelbare Fahrt Japan—Java, lohnend genug, so hat Singapore seine Rolle als Umschlagshafen für die Südsee ausgespielt. Je mehr sich Niederländisch-Indien industriell entwickelt und je höher sich seine Kolonialproduktion steigert, um so näher kommt dieser Zeitpunkt. Gibt es doch heute schon

mehr als eine japanische Reederei, deren Dampfer regelmäßig zwischen Japan, China und Niederländisch-Indien verkehren, ohne Singapore anzulaufen. Das- selbe gilt, wenn auch nicht in gleichem Maße, für Australien. Schon hat man dort angefangen, sich von der Verteuerung und Verzögerung, die der Warenver- fehr von und nach Neu-Guinea und anderen Südseeinseln durch die bisher übliche Umladung in Sydney erfuhr, frei zu machen durch Einstellung direkter Dampfer- verbindung mit Singapore; und die Erkenntnis, daß auch Singapore als Um- schlagshafen für diesen Verkehr entbehrlich ist, wird zum nicht geringen Teil von der Entwicklung abhängen, die die niederländisch-indische Schifffahrt nehmen wird.

Sieht die deutsche Weltwirtschaft die Stellung Singapores so an, so braucht ihr die Ausschließung des deutschen Kaufmanns aus jener britischen Kolonie keine große Sorge für die Zukunft zu bereiten.

Inzwischen hat aber Singapore noch eine andere Aufgabe zu erfüllen. Lord Jellicoe, damals Chef der englischen Admiralität, jetzt Generalgouverneur von Neuseeland, hat sie uns enthüllt, als sein Bericht an seine Regierung ver- öffentlicht wurde, in welchem er betont, das Meer zwischen den Küsten Indiens bis zur Küste von Kanada sei eins und bedürfe zu seiner Verteidigung einer ein- heitlichen Flotte, die von Singapore aus geleitet werden müsse. Daß diese Auf- fassung zustimmenden Widerhall auch in Singapore gefunden hat, zeigt die dortige Presse, die nach allgemeiner Wehrpflicht für die Kolonie, nach Freiwilligenkorps und Bürgergarde zum Schutz gegen äußere Angriffe sowohl wie gegen innere Unruhen ruft und Verstärkung der Garnison verlangt. Die Stationierung briti- scher Flugzeuge in Singapore hat es schon zum Mittelpunkt des englischen Flug- dienstes für Südostasien gemacht. Auch für den drahtlosen Telegrammdienst der Marconi-Gesellschaft um die Welt ist Singapore als eine Hauptstation gedacht. Singapores politische Bedeutung geht aber noch weiter: es ist das Tor — zwar nicht zwischen Europa und Asien, aber doch zwischen den europäischen und den ostasiatischen Machtbereichen, wie sie sich heute ausgedehnt haben; das Bild er- scheint noch deutlicher und bedeutsamer, wenn man sich dazu die Kette der holländischen Sundainseln und Australien als weiße Mauer vorstellt und bedenkt, welche Bedeutung für das Tor in der weißen Mauer, für Singapore — sowohl in seiner wirtschaftlichen wie in seiner strategischen Stellung — die heute in amerikanischem Besitz befindlichen Philippinen vermöge ihrer geographischen Lage haben. Japans oben geschildertes Auftreten in Singapore zeigt, daß man dort seine Bedeutung erkannt hat.

