

Nr. 2.4.2.12

Franz Heinrich Witthoefft / Emil Helfferich, Denkschrift über „Deutsche Wirtschaftspolitik in Südost-Asien“, Hamburg 1909

Denkschrift

Bearbeitet von: Friederike Sattler

Fundort: Historisches Archiv der Deutschen Bank, Frankfurt am Main (HADB), S/1406

Formalia: Gedruckte Denkschrift im Umfang von 12 Seiten, ohne Angabe eines Verfassers und eines Datums gedruckt bei Eduard Ritter in Hamburg; von Franz Heinrich Witthoefft an die Deutsche Bank übermittelt als Anlage zu einem Schreiben, das dort am 11. Dezember 1909 bearbeitet wurde. Als Verfasser der Denkschrift werden andernorts Franz Heinrich Witthoefft und Emil Helfferich genannt. Vgl. *Helfferich*, Behn, Meyer & Co. / Arnold Otto Meyer, Bd. 2, S. 117.

Regest:

Franz Heinrich Witthoefft und Emil Helfferich, beide für das Handelshaus Arnold Otto Meyer in Hamburg tätig, skizzieren in ihrer Denkschrift zunächst kurz die Entwicklung des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt mit Südostasien seit den 1840er Jahren und betonen dabei die Bedeutung von Handel und Schifffahrt für den Export und das Wachstum der deutschen Industrie. Beginnend mit dem unabhängig gebliebenen Königreich Siam über die britisch beherrschte Malayische Halbinsel bis nach Niederländisch-Indien gehen sie dann näher auf den Im- und Export sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse in einzelnen Ländern Südasiens ein und beschreiben die Position, die deutsche Handelshäuser und Reedereien jeweils einnehmen, mit welchen Wettbewerbern und welchen wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen sie konfrontiert sind. Insgesamt sehen sie große Chancen für deutsche Interessenten, sich durch vermehrte Investitionen stärker als bisher in die vielversprechende wirtschaftliche Entwicklung Südasiens einzuschalten, etwa im Eisenbahnbau, im Kohlen- und Zinnbergbau und vor allem in der modernen, rationell betriebenen Plantagenwirtschaft. In all diesen Bereichen sehen sie Möglichkeiten, hohe Profite zu erzielen und plädieren dafür, den deutschen Handel stärker als bisher mit Kapital zu unterstützen, wie es bei den englischen und niederländischen Handelshäusern durch mächtige Gruppen von Financiers längst geschehe; nur so könnten der deutsche Handel und die deutsche Schifffahrt zum Nutzen der deutschen Industrie ihre Position halten und würden nicht in absehbarer Zeit ins Hintertreffen geraten.

[1. Seite, Deckblatt]

Deutsche Wirtschaftspolitik in Südost-Asien

[2. Seite]

Als vor etwa siebzig Jahren unternehmende deutsche Kaufleute zuerst versuchten, in Südost-Asien durch eigene Niederlassungen dauernd festen Fuss im dortigen Handel und Verkehr zu fassen, war das Feld ihrer Tätigkeit naturgemäss noch sehr beschränkt. Von einer deutschen Industrie war noch kaum die Rede und die deutsche Schifffahrt war nur durch die hamburgische und bremer Flagge auf wenigen Segelschiffen in jenen Gegenden vertreten. Die deutschen Kaufleute dort draussen entbehrten des Schutzes der heimatlichen Kriegsflagge und waren bei fremden Nationen zu Gast. Diesen Umständen mussten sie Rechnung tragen, aber nichtsdestoweniger gelang es ihrer stetigen Arbeit und ihrem guten Anpassungsvermögen, sich mit der Zeit einen mässigen Anteil am Handel und Verkehr in Südost-Asien zu sichern. Anfangs der siebziger Jahre wurde die erste direkte Dampferverbindung zwischen Hamburg und dem fernen Osten geschaffen, und das war der Beginn einer neuen Aera für den deutschen Handel mit Südost-Asien. War bisher die

Einfuhr dortiger Erzeugnisse in der Hauptsache über fremde Häfen erfolgt, so brachte die direkte Verfrachtung eine allmähliche und stetige Verschiebung in der Warenbewegung zu Gunsten des deutschen Importhandels hervor. Die natürliche Folge davon war das Bestreben der deutschen Häuser, den Absatz der heimischen Industrie-Erzeugnisse in den Märkten Südost-Asiens zu steigern. Die deutsche Industrie erstarkte und ward leistungsfähiger und im gleichen Masse mehrte sich der deutsche Export nach Südost-Asien. Die deutschen Rhedereien, vor allen die Hamburg Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd, trugen der Ausdehnung des Handels durch Einstellung gewaltiger Schiffsräume Rechnung, und so ist die deutsche Stellung im Handel Südost-Asiens heute eine so bedeutende, dass sie nur noch von der englischen übertroffen wird.

Ganz besonders hat sich das Wachstum des deutschen Handels in den letzten Jahren in Siam bemerkbar gemacht.¹ Vor etwa 50 Jahren wurde der erste Handelsvertrag Siams mit Hamburg geschlossen und zwar auf der Grundlage der Meistbegünstigung.² Um diesen Handelsvertrags zu erwirken wurden von hamburgischer Seite eine Reihe kostbarer Geschenke nach Bangkok gesandt mit der Weisung an den hamburgischen Konsul, den König davon auswählen zu lassen und den Rest an die siamesischen Würdenträger zu verteilen. Der König kam und besah sich die Geschenke und tat den später noch oft von alten Kaufleuten des Ostens citirten Ausspruch: „I like them all.“ Seine[3. Seite] Würdenträger gingen dabei leer aus, aber Hamburg hatte die gewünschte Meistbegünstigung und von diesem Zeitpunkt ab datiert die stetige und ruhige Entwicklung unseres Handels in Siam. Der Export von Reis, dem grossen Stapelartikel Siams, ist zum überwiegenden Teil in deutschen Händen, nahezu 2/3 der Bangkok bedienenden Tonnage ist deutsch und auch im allgemeinen Importhandel nehmen die deutschen Häuser in ihrer Gesamtheit die erste Stellung in Siam ein. Nur von einem Zweig des Geschäftes sind sie ganz ausgeschlossen, von dem Teakholzhandel, der von ausserordentlicher Bedeutung ist und für zwei oder drei fremde Handelshäuser eine wahre Goldgrube bildet. Der Teakholzhandel kann nur von solchen Firmen betrieben werden, die in den ungeheuren siamesischen Forsten Konzessionen auf Teakholz-Wälder besitzen. Diese Konzessionen zu erlangen, ist aber nur dann möglich, wenn sich dem König von Siam befreundete Personen von grossem Einfluss dafür verwenden. So hat noch vor nicht langer Zeit der aus Dänemark stammende, früher in siamesischen Diensten stehende Admiral Richelieu, der sich des besonderen Vertrauens des Königs von Siam erfreut, für die Dänisch-Ostasiatische Compagnie, deren geistige Leiterin die Prinzessin Marie, die Gemahlin des Prinzen Waldemar von Dänemark ist, eine grosse Teakholz-Konzession vom König bekommen. Es ist bekannt, dass diese Dänisch-Ostasiatische Compagnie ihr ganzes Geschäft im Osten auf ihrem Teakholzhandel aufbaute, der ihr auch heute noch so bedeutende Einkünfte abwirft, dass sie vermöge dieser Einkünfte in der Lage ist, manche andere Geschäfte zu machen, die an und für sich verlustbringend sind, aber dazu dienen und dafür passen, ihren ganzen Betrieb zur weiteren Ausdehnung zu bringen. Anfangs 1898 war es der dänischen Gesellschaft möglich, auf Grund ihrer Gewinne aus den Teakholz-Konzessionen eine eigene Schiffahrts-Abteilung zu gründen, die sich seitdem stetig vergrössert hat. Bald darauf errichtete sie Cementfabriken und Oelfabriken in Dänemark, erstere, um sich billige Export-Ware zu schaffen, die sie mit ihren eigenen Dampfern zu billigen Frachten hinausbeförderte. Bei den Eisenbahnbauten in Siam war sie dadurch gewöhnlich ihren Konkurrenten gegenüber im Vorteil, weil sie alle Vorteile der Fabrikation und der Fracht für sich hatte, um den Cement, der in tausenden von Fässern für den Bahnbau gefordert wurde, abzusetzen. – Für ihre Oelfabriken verschiffte die Gesellschaft ebenfalls zu billigen Frachtraten grosse Mengen von Coprah aus den Straits und Niederländisch Indien und beeinträchtigte dadurch die deutsche Schiffahrt und den deutschen Handel recht empfindlich. Daraus erhellt ohne weiteres die grosse Wichtigkeit, welche die Frage der Teakholz-Konzessionen für die deutschen Handelsbestrebungen besitzt, und es wäre sehr zu wünschen, dass es gelingen würde, Teakholz-Konzessionen vom König von Siam für eine kapitalkräftige, deutsche Gesellschaft zu erlangen.

Der Reisbau wurde bisher in Siam in alter, primitiver Weise von den siamesischen Bauern betrieben. Nun hat sich vor etwa 2 Jahren eine deutsche Plantagen-Gesellschaft, allerdings mit[4. Seite] nicht sehr grossem Kapital, konstituiert, die den praktischen Versuch macht, ihre Ländereien mit Dampfpflügen zu beackern, in der Hoffnung, aus dieser Methode den primitiven Verfahren der Inländer gegenüber bedeutende Vorteile zu ziehen. Der erste Dampfpflug ist jetzt hinausgegangen und die Resultate werden mit Spannung erwartet. Auch der König und seine Minister nehmen an diesem neuen Versuch auf dem Gebiete der Agrikultur den lebhaftesten

1 Zur wirtschaftlichen und politischen Entwicklung Siams unter dem Einfluß der europäischen Mächte: *Petersson*, *Imperialismus und Modernisierung*, S. 91–122, 277–335, 377–433.

2 Vgl. Dokument Nr. 2.2.2.02; Dokument Nr. 2.2.2.03.

Anteil, und es unterliegt keinem Zweifel, dass das hier gegebene Beispiel bei den grossen siamesischen Grundbesitzern Nachahmung finden wird, wenn dieser erste Versuch sich bewährt. Das würde für die deutsche Industrie belangreiche Aufträge nach sich ziehen und wahrscheinlich auch die Veranlassung geben, dass deutsche mit grösserem Kapital ausgestattete Gesellschaften sich dem rationellen Reisplantagenbau zuwenden. Land ist in Siam billig zu haben. Es sind dort noch enorme Strecken unbebauten Landes vorhanden, die nach siamesischer Praxis in den Besitz desjenigen übergehen, der diese Ländereien urban macht. Als Entgelt für den Besitztitel solcher Ländereien ist nur eine geringe Grundtaxe an die siamesische Regierung zu zahlen. Viele dieser Gebiete eignen sich auch für den Anbau tropischer Kulturpflanzen, wie z. B. Gummi, und enthalten wertvolle Holzbestände, die sich vorteilhaft zu Nutze machen lassen.

Auch die Bodenschätze Siams warten noch der Hebung. Die geologische Formation des Landes ist im Norden eine ähnliche wie in den malayischen Staaten der Halbinsel Malakka und das lässt darauf schliessen, dass wie hier, so auch dort ein grosser Reichtum an Mineralien und Metallen vorhanden ist.

Dem Vertrage gemäss, welchen die siamesische Regierung in diesem Jahre mit Gross-Britannien abgeschlossen hat, sind die drei malayischen Staaten Kedah, Kelantan und Tringganu, die bisher dem Königreich Siam tributpflichtig waren, unter britisches Protektorat gestellt worden. England hat dadurch einen ausserordentlich wertvollen Zuwachs zu seinen hinterindischen Gebieten erlangt und ist sofort mit aller Energie daran gegangen, die Verkehrsverhältnisse in den neuen Gebieten so zu entwickeln, dass dadurch die richtige Ausnutzung derselben sicher gestellt wird. Zu dem Zwecke soll in erster Linie eine neue Bahn in Angriff genommen werden, die die beiden Häfen Penang und Singapore mit der siamesischen Hauptstadt Bangkok in direkte Verbindung bringen wird. Die genaue Route für diese Bahn ist anscheinend auf der ganzen Linie noch nicht in allen Teilen festgelegt. Mit den Vorbereitungen für den Bau ist indessen schon begonnen worden. Der bei weitem grössere Teil dieser Strecke wird für siamesische Rechnung gebaut und unter dem zwischen Gross-Britannien und Siam geschlossenen Vertrage sind die unter britischem Protektorat stehenden Federated Malay States verpflichtet, Siam für diesen Bahnbau eine mit 4 % zu verzinsende Anleihe von 4 Millionen

Pfund Sterling zu gewähren. Auf diese Weise ist es vermieden worden, dass die von englischer Seite herzugebende Anleihe dem britischen Parlament zur Genehmigung unterbreitet werden musste. Die Federated Malay States sind in der glücklichen Lage, das Geld zu leihen, aus dem im Laufe[5. Seite] der letzten Jahre angesammelten „surplus assets“, den Überschüssen früherer Budgets. Die siamesische Bahnverwaltung steht zum Teil unter deutscher Oberleitung und es ist somit wahrscheinlich, dass deutsche Lieferanten bei gleichen Preisen für diese neue siamesische Südbahn gute Chancen haben. Um sich einen Begriff von der Länge der neuen Südbahn zu machen, sei darauf hingewiesen, dass diese der ungefähren Distanz von Paris nach Kopenhagen entspricht. Die Dänisch-Ostasiatische-Compagnie, die wie schon erwähnt, an dem König von Siam einen grossen Rückhalt hat, ist bereits eifrig beschäftigt, sich die Lieferungen von Cement und Schienen für diese neue Bahn zu sichern. Der leitende Direktor der Gesellschaft ist in diesen Tagen mit einem seiner Dampfer nach Siam abgefahren und wird sich einige Monate in Bangkok aufhalten, um seine geschäftlichen Ziele durchzusetzen. Es bedarf daher von deutscher Seite der größten Anstrengungen seitens des Handels, der Industrie und der Schifffahrt, um den dänischen Konkurrenzbestrebungen gewachsen zu bleiben.

Die von Gross-Britannien neu übernommenen drei malayischen Staaten: Kedah, Kelantan und Tringganu werden im Laufe der Zeit wahrscheinlich ebenfalls dem Staatenbunde angeschlossen werden, der den offiziellen Titel: Federated Malay States führt und aus den vier Sultanaten: Perak, Selangor, Negri-Sembilan und Pahang besteht.³ Das weiter südlich gelegene Johore, welches an Singapore angrenzt, ist nominell noch unabhängig, hat aber auch bestimmte Verträge mit Gross-Britannien, die ist zu einem von diesem Reiche abhängigen Staate stempeln, sodass in Johore nichts Wesentliches geschehen kann ohne die Einwilligung des in Singapore residierenden britischen Gouverneurs. Die oben erwähnten vier Sultanate zeigen relativ die stärkste Entwicklung auf der Halbinsel Malakka. Mit grosser Energie haben die Engländer das Land aufgeschlossen, Wege und Bahnen gebaut, grosse Ländereien für Plantagen- und Minenzwecke ausgegeben und die Staatsfinanzen geordnet. Britischer Unternehmungsgeist hat aus diesen Strecken undurchdringlichen Urwaldes in kurzer Zeit das Zukunftsland der Gummi-Kultur geschaffen. Blühende Städte wie Ipoh und Kuala Lumpor waren vor 20 Jahren noch kleine Dörfer und kaum dem Namen nach bekannt, und Häfen

3 Zur wirtschaftlichen Entwicklung Malayas unter dem Einfluss der Briten: *Allen/Donnithorne*, *Western Enterprise*; *Tate*, *Making of Modern South-East Asia*, Bd. 2, S. 149–260; *Tate*, *Entwicklung*

wie Port Swettenham, die heute von grossen Ozeandampfern angelaufen werden, existierten vor 10 Jahren überhaupt noch nicht. Von Penang bis nach Singapore führt quer durch die malayischen Staaten eine Eisenbahn, die erst Ende letzten Jahres fertiggestellt wurde, ausserdem sind noch verschiedene kleinere Anschluss-Strecken gebaut worden bezw. noch im Bau begriffen. Die Länge des Eisenbahnnetzes beträgt jetzt ungefähr 500 engl. Meilen. Ende 1906 waren für Eisenbahnen in den Federated Malay States 100 Millionen Mark aufgewendet worden, und diese ganze Summe wurde aus den ordentlichen Einnahmen der vier Sultanate bestritten. Nach den offiziellen Angaben verzinst sich das Anlagekapital der Bahn schon jetzt mit ungefähr 4 %, und die Verzinsung wird natürlich im Laufe der Jahre weit höher werden, je mehr das Land durch Plantagen- und Minenbau aufgeschlossen wird. Die Bevölkerungszunahme in den Federated Malay States hat in den letzten Jahren[6. Seite] durchschnittlich 200.000 Personen betragen, verursacht fast einzig und allein durch die grosse Einwanderung von chinesischen, vorderindischen und javanischen Arbeitern. Diese Einwanderung wird sich im Laufe der Jahre noch bedeutend steigern müssen, weil die neu angelegten Gummipiantagen erst in der Entwicklung begriffen sind. Von den 500 Millionen Mark, welche in Südost-Asien in der Gummi-Kultur investiert sind, ist weitaus der grösste Teil auf der Halbinsel Malakka angelegt. Noch sind die Gummi-Exporte klein, sie werden in diesem Jahr etwa 2500/3000 Tons betragen. Im Anfang dieses Jahres zählte man allein 263 Limited Companies, die sich mit der Gummi-Kultur auf der Halbinsel befassen, abgesehen von den Privat-Plantagen, und nach vorsichtiger Schätzung ist innerhalb 5 Jahren ein Gummi-Export von der Halbinsel Malakka zu erwarten, der mindestens 15000 tons betragen wird, was bei einem Preise von Mk. 15,-- per Kilo einen Wert von 225 Millionen darstellt. Bei voller Ertragsfähigkeit der jetzt bestehenden Plantagen wird die Produktion von 15000 Tons sicherlich die doppelte Höhe erreichen. Die Vorbedingungen für die Gummi-Kultur auf der Halbinsel sind ausserordentlich günstige, weil das Klima des Landes und die Bodenbeschaffenheit dem Wachstum der Gummibäume zusagen, und Vorderindien, China und Java enorme Arbeiter-Reservoirs bilden, aus denen ein steter Zufluss billiger Arbeitskräfte gesichert ist. Die Herstellungskosten des Produktes belaufen sich auf Mk. 2.– bis Mk. 3. – per kg und der augenblickliche Wert in Europa beträgt etwa Mk. 20.— per Kg. Es kann daher nicht Wunder nehmen, dass die bereits tragenden Gummi-Plantagen goldene Früchte abwerfen. Ein gerade vorliegender Bericht weist die Durchschnittsdividende von 18 älteren Plantagen mit einem Anlage-Kapital von 30 Millionen Mark für 1908 mit 32 1/2 % aus, während die Dividende für 1909 weit höher geschätzt wird. Es sind einige Plantagen darunter, welche für dieses Jahr 150 bis 200 % Dividende und darüber verteilen.

Von diesen Zahlen ausgehend, kann man berechnen, welche Werte da mit einem verhältnismässig geringen Anlagekapital geschaffen worden sind. Fast sämtliche Plantagen gehören englischen Gesellschaften und abgesehen von dem Gewinn an Nationalvermögen, welches den Engländern durch Schaffung solcher Neuwerte und den daraus entstehenden Dividendenbezügen zufließt, beschäftigen diese Unternehmungen tausende britischer Hände im Landbau, im Handel und in der Industrie. London selbst ist sozusagen über Nacht der Weltmarkt für Gummi geworden, und Deutschland, wo der Gummiverbrauch grösser ist als in England, muss seinen Bedarf aus dem englischen Markte decken.

Das Hauptausfuhrprodukte der Federated Malay States ist wie von altersher so auch heute noch das Zinn. Die Ausfuhr davon beträgt jährlich etwa 55 000 Tons im Werte von 150 Millionen Mark. Die Zinnminen sind zum grössten Teil im Besitze von Chinesen. Bei privatem Besitz lässt sich die Rentabilität nicht übersehen. Es ist aber Tatsache, dass mancher Chinese, der als einfacher Arbeiter auf die Zinn-Minen ins Land[7. Seite] gekommen ist, heute viele Millionen besitzt, die er im Minenbau verdient hat. Bei den verschiedenen lokalen Aktiengesellschaften waren die Dividenden im letzten Jahr zwischen 1/2 und [...(?)] %. Wertvolle Zinnlager sollen noch die neu erschlossenen Staaten Kedah, Kelantan und Tringganu enthalten, sodass damit dem Unternehmungsgeist ein weiteres Feld eröffnet worden ist.

Die Federated Malay States haben keinerlei Schulden, sondern wie bereits erwähnt „surplus assets“, die in etwa dem Betrage entsprechen dürften, der jetzt für den [...(?)] Bahnbau als Anleihe hergegeben wird. Die Handelsbilanz ist eine stark aktive, und der Ueberschuss der Ausfuhr über die Einfuhr hat in den letzten 10 Jahren annähernd 7 1/2 Millionen Mark betragen.

Die englische Kolonie der Straits Settlements schliesst sich eng an die Federated Malay States an. Mit den grossen Hafen- und Handelsstädten Singapore und Penang ist sie sozusagen der kaufmännische Agent jenes Hinterlandes. Singapore steht jetzt in der Reihe der grossen Handelsplätze an 7. Stelle und die britische Regierung lässt es sich angelegen sein, die Hafeneinrichtungen stetig zu verbessern und auszubauen; so wurde

auch im Frühjahr 1907 eine grosse Anleihe aufgenommen für den Erwerb und Ausbau des Tanjong Pagar Docks in Singapore und Anlagen produktiven Charakters. Import und Export der Straits Settlements beliefen sich in den letzten Jahren stetig auf 1000 Millionen Mark, im Budget der Kolonie spiegelt sich ihr Wohlstand ebenso wieder wie in dem der Federated Malay States; sämtliche ordentlichen und ausserordentlichen Ausgaben, unter letzteren auch solche für Bahnbauten, konnten bis auf die oben erwähnte Anleihe für Hafenanlagen aus den ordentlichen Einnahmen bestritten werden.

Verglichen mit der verhältnismässig kleinen Halbinsel Malakka (Grösse ca. 240 000 qkm und schätzungsweise 2 Millionen Einwohner) ist Niederländisch Indien mit einem Flächeninhalt von ca. 2 Millionen qkm (viermal die Grösse Deutschlands[]) und seinen 40 Millionen Einwohnern achtmal so gross an Ausdehnung, zwanzigmal so gross an Einwohnerzahl.⁴ Auf der Insel Java sehen wir die höchste koloniale Entwicklung. Grosse Reserveländer bilden: Sumatra, Borneo, Celebes und die tausend kleinen Sunda Inseln. Die Prosperität Niederländisch Indiens findet im Gegensatz zu den Federated Malay States und den Straits Settlements in seinem Staatshaushalt keinen Ausdruck. Das Niederl. Indische Budget schliesst jährlich mit einem Fehlbetrag von circa 10 Millionen Gulden. Der Grund hierfür liegt in der unrationellen Verwaltung, den ständigen kleinen Kriegen und Expeditionen, sowie in dem Mangel eines modernen Staatsfinanzsystems. Die Verhältnisse sind in Niederländisch Indien etwas unfreier als in den Straits. Es ist immer noch zu viel zurückgeblieben von der alten ostindischen Compagnie, ihren Monopol-, Protektions- und Abschlüssungsbestrebungen. Nicht als ob der Ausländer in seiner Freizügigkeit behindert würde; Rechte und Pflichten sind für alle gleich. Aber der Holländer hat seinen Vorsprung in der wirtschaftlichen Eroberung benutzt und teilweise Monopole[8. Seite] oder, wie in der Schifffahrt, Systeme geschaffen, die ihm bei seiner politischen Schwäche dafür bürgen sollen, dass er Herr im eigenen Hause bleibt. Dass unter diesen Verhältnissen oder trotz dieser Verhältnisse Niederländisch Indien in den letzten Jahren so sehr vorausgegangen ist, spricht am besten für die gesunde natürliche Basis, die diesem Vorauszug zu Grunde liegt. In den Ein- und Ausfuhrziffern kommt der Aufschwung Niederländisch Indiens klar und stark zum Ausdruck. In

1903 betrug die Einfuhr M.	318.003.503
Ausfuhr M.	466.537.870
Total: M.	784.541.373
1907 betrug die Einfuhr M.	420.360.193
Ausfuhr M.	619.748.847
Total: M.	1040.109.040

Auch hier ist die Handelsbilanz stark aktiv und der Überschuss betrug in den letzten 5 Jahren zusammen fast 935 Millionen Mark. Nicht unrichtig ist es zu vermuten, dass in diesen Überschüssen der Gewinn liegt, den Holland aus Indien zieht. Frappant ist, dass in 1907 gut 60 % des Wertes der Ausfuhr auf die Erzeugnisse europäischer Unternehmungen entfielen. Die Exporte solcher Unternehmungen, wie Chinin, Tee, Kaffee, Reis, Zucker, Petroleum, Benzin und Zinn summierten sich in 1907 auf rund 367 Millionen Mark.

Bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Verhältnisse Niederländisch Indiens muss man zwischen Java und den sogenannten Aussenbesitzungen, d. h. dem ganzen übrigen Niederländisch Indischen Archipel, unterscheiden. Java ist ein Musterland tropischer Agrikultur – speziell europäischer Plantagenwirtschaft –, intensiv bebaut und dicht bevölkert, während die Aussenbesitzungen noch mit wenigen Ausnahmen der Erschliessung harren. Deshalb sind auch die meisten Angaben über die wirtschaftliche Entwicklung in der Folge auf Java zu beziehen, wenn es sich auch in jüngster Zeit, und zwar dieses mal unter der Führung der Regierung auf den Aussenbesitzungen mächtig regt. Es gibt wohl in der ganzen Welt kein agrarisches Land mit einer Bevölkerungsdichtigkeit wie Java. Auf dieser Insel, deren Oberfläche ungefähr den vierten Teil des deutschen Reiches beträgt, wohnen über 30 Millionen, fast ausschliesslich ackerbaureibende Menschen. Auf den qkm kommen in Java 218 Menschen gegen 104 in Deutschland, fast ebensoviel als in unseren Industrieprovinzen

4 ZUr wirtschaftlichen Entwicklung Niederländisch-Indiens: *Allen/Donnithorne*, *Western Enterprise*; *Tate*, *Making of Modern South-East Asia*, Bd. 2, S. 34–117.

auf den qkm entfallen. Dabei vermehrt sich die Bevölkerung nach den letzten Ausweisen um ca. 12 % in 5 Jahren. Arbeitskräfte sind also gegeben, der Boden ist fruchtbar, das Klima gut, und so hat sich unter kundiger Leitung holländischer Pflanzler, hinter denen Handel und Finanz standen, die kleine Insel zu einem Ideal tropischer Landwirtschaft, zu einem enorm rentablen Unternehmen entwickelt. Einhundertsiebenundsiebzig grosse Zuckerfabriken stehen Mittel- und Ost-Java. Mehr als 1 1/4 Millionen Tonnen Zucker sind aus ihren Zentrifugen in 1907 in die Welt gegangen, nach Japan, China, Britisch Indien, Europa und Amerika. Tabak, Mais, Tapioca und Reisfelder reihen sich[9. Seite] den Zuckerrohrpflanzungen an. Bis zu den Zinnen der Berge reichen die Kulturen hinauf. In Westjava, in den Preanger Regentschappen beginnen über den grünen Reisterrassen die Tee- und Chinin-Pflanzungen. Tee vor allem, dessen Kultur man vor 12 Jahren überhaupt nicht kannte, geht einer grossen Zukunft entgegen. Allenthalben auf Java gedeiht die nützliche Cocospalme. Als neue Kultur ist zu den übrigen die des Gummi getreten und hat weite Strecken Urwald offen gelegt.

Alle europäischen Unternehmungen sind mit den besten Einrichtungen der Neuzeit versehen, haben ausgezeichnete Fachleute und liefern qualitativ vorzügliche Produkte.

Ausserhalb Javas ist es vor allem Deli in Nord-Sumatra, wo – an der Stelle eines wilden und wertlosen Landes – mit Hilfe importierter Arbeiter, besonders Chinesen, gewaltige Tabaksplantagen entstanden sind, deren Produkt dank der klimatischen Verhältnisse, der Gestaltung des Bodens und der richtigen Bearbeitung, das beste Deckblatt für die Cigarren der ganzen Welt liefert. In den Jahren 1903/1907 brachte Deli 1 1/2 Millionen Ballen an den Weltmarkt.

Neben dem Landbau haben die Holländer auch Bergwerke in Angriff genommen. Waren sie darin bis jetzt mit Ausnahme einiger Minen in Süd-Sumatra nicht glücklich, so waren sie bei der Petroleumgewinnung umso erfolgreicher. Als Petroleum produzierendes Land steht Niederländisch Indien heute in der Welt an dritter Stelle.

Was die Verkehrsmittel betrifft, so war die Länge der Eisenbahnen 1903 2349 km und der Trambahnen 1990 km. Das Totalanlagekapital für erstere belief sich auf ca. 340 Millionen Mark, für letztere auf ca. 120 Millionen Mark. In Prozenten vom Anlagekapital ausgedrückt betrug der Reingewinn der Eisenbahnen

	in 1901	in 1902
Staats Spoor Oost Lynen	5,94 %	5,09 %
do. West Lynen	2,44 %	2,05 %
Nederl. Ind. Spoor Oost Lynen	9,29 %	7,21 %
do. West Lynen	13,57 %	15,22 %
Deli Spoor (Sumatra)	9,17 %	8,68 %
(lt. Schoeppel ⁵)		

Die Dividenden einer ganzen Reihe von Tram- und Kleinbahnen variierten in 1903 zwischen rund 5 % und 12 %.

Welches Kapital in den Niederländisch Indischen Unternehmungen landwirtschaftlicher, industrieller und bergbaulicher Art ursprünglich angelegt worden ist, welchen Wert diese Unternehmen heute darstellen, welchen Zuwachs sie, abgesehen von den bisherigen Ausschüttungen, dem holländischen Nationalvermögen gebracht haben, lässt sich nicht beziffern. Die Gewinne der Privatunternehmungen sind nicht bekannt, und nur über die Aktiengesellschaften kann man verlässliche Gewinnziffern nach den veröffentlichten Abschlüssen beibringen, wobei indessen noch zu berücksichtigen ist, dass sie durchweg grosse Reserven zurückgestellt haben.[10. Seite]

Laut vorliegendem Material ergaben sich folgende Resultate durchschnittlich in

5 Die Quellenangabe bleibt unklar.

	1906	1907
36 Zuckerunternehmungen	14 1/2 %	
33 do.		17 1/4 %
20 Tabakunternehmungen	30 3/4 %	29 %
7 Chininunternehmungen	24 1/2 %	
11 Teeunternehmungen	17 1/2 %	23 1/2 %
5 Petroleumunternehmungen	105 1/4 %	
2 Minengesellschaften	41 3/4 %	

Vorstehende Unternehmungen sind nur ein Bruchteil des Bestandes, besonders was Zucker betrifft. Im Durchschnitt dürfte der Reinverdienst der Zuckerplantagen in den letzten Jahren eher über als unter 20 % betragen haben. Ergänzt und bestätigt werden diese Angaben noch durch die Gewinne, welche die mit dem Plantagen liierten Banken und Handelshäuser aus ihren Beteiligungen ziehen. So verdiente, soweit man sich das aus den vorliegenden Abschlusspapieren herausrechnen kann in 1907

die Nederl. Handel My 17 %

die Nederl. Ind. Landbouw My. 16 1/2 %

die Koloniale Bank 8 1/2 %

die Handelsvereinigung „Amsterdam“ 12 %

auf ihre Beteiligungen, nachdem Rückstellungen in grossem Masse vorgenommen waren.

Die wuchtige Entfaltung der Niederländisch Indischen Unternehmungen birgt in sich eine gesunde Struktur. Was dem Pflanze fehlte, gab der Bankier und der Kaufmann: Kapital und kaufmännische Leitung. Zum grossen Teile sind die Unternehmungen, wie bereits erwähnt, an Handelshäuser und Handelsbanken angeschlossen, sie unterstehen ihrer Kontrolle. Einkauf und Verkauf gehen durch ihre Hände, reiche Kommissionen fliessen ihnen zu, hohe Dividenden, Aufsichtsrats- und Direktorenposten sind durch sie besetzt. Die Bilanzen jener grossen holländischen Handels-Corporation belegen diese Tatsache ebenso wie die Bilanzen der holländischen Schiffahrtsgesellschaften. **Denn hinter der holländischen Schiffahrt steht die mit holländischem Geld arbeitende Produktion, sie liefert ihr die Frachten. Hinter dieser Schiffahrt stehen dieselben Männer, welche die grossen produktiven Unternehmungen kommandieren. Ein Kitt hält alle zusammen.** Nur so ist die Macht der holländischen Dampfer-Gesellschaften zu erklären, die abgesehen von den von altersher fahrenden Linien, keine neuen in ihr Reich zulassen und den Abladern Frachtraten und Bedingungen diktieren und die in den letzten 7 Jahren, unbeeinflusst von der Konjunktur des Weltmarktes, jedes Jahr, nach tüchtigen Rückstellungen, gute Dividenden zahlten und eine Flotte prächtiger Schiffe geschaffen haben, welche sich stetig vergrössert. Nur so ist die Machtstellung der Koninklyken Paketvaart My. zu verstehen, welche, auch von der Regierung gestützt, mit ihren 60 Dampfern die Niederländisch Indische Küstenfahrt nahezu monopolisiert.

Holland hat naturgemäss von der Entwicklung Niederländisch Indiens am meisten profitiert, denn dort sitzen die Kapitalisten[11. Seite] und die geistigen Leiter der Unternehmungen. Rotterdam und Amsterdam sind zu neuer Blüte erwacht. Wie in London, ausgehend von den Federated Malay States, sich der grosse Markt gebildet hat für Zinn, Gummi und Gummi-Werte, so hat sich in Rotterdam und Amsterdam das Zentrum gebildet für den Verkauf der Niederl. Indischen Produkte wie Tabak von Deli und Java, Zinn von Banka und Kaffee, Tee und Chinin javanischen Ursprungs.

Der deutsche Handel hat nicht wie der englische und holländische für diese Gegenden den gleichen Rückhalt am nationalen Kapital gehabt und es steht zu befürchten, dass er seine jetzige Position in Südost-Asien relativ nicht wahren kann, wenn er sich nicht mehr als bisher geschehen an der Entwicklung und der Aufschliessung der dortigen Länder beteiligt. Kaufmann und Rheder sind nicht direkt produktiv, sie sind von Hause aus Vermittler. Solange es sich um einen regulären freien Güteraustausch zwischen Europa und den Kolonialländern handelte, waren die Tüchtigsten unter ihnen die Besten und sind es

heute noch. Die Produkte Südost-Asiens, welche an den offenen Markt kommen, gehen auch heute noch wie früher zum grossen Teil durch deutsche Hände, ebenso die Importen drüben, welche für den freien Konsum bestimmt sind. Da entscheiden bei dem Erwerb, der Verfrachtung und dem Verkauf nur die kaufmännischen Qualitäten. Aber gerade in der Produktion und in dem Konsum ist in Südost-Asien eine grosse Umwälzung eingetreten. Die freie Eingeborenen-Kultur erzeugte ursprünglich alle jene heimischen Produkte, die für den europäischen Markt in Betracht kamen. Gerade genug erzeugten die Eingeborenen, um dabei ihren Unterhalt zu finden, aber zu wenig, um die Nachfrage zu befriedigen, die in allen Teilen der Welt dafür bestand. Der Europäer griff ein. Nicht nur der planmässige Anbau einheimischer Produkte wurde in Angriff genommen, sondern auch neue Arten brachte der Europäer aus fremden Weltteilen nach dem Osten. Kaffee, Tee, Tabak, Cacao und Chinin sind heute noch Fremdwörter in der Sprache der Eingeborenen, obwohl die Produkte selbst ihnen zum Bedürfnis geworden sind. Die Anfänge des rationellen Landbaues gingen aus privater Initiative hervor. Deutsche Pflanzler und Unternehmer haben mit in den ersten Reihen gestanden. Erst nach und nach kam die Beteiligung des Handels bei jenen Unternehmungen und durch den Handel die zielbewusste intensive Beteiligung der holländischen und englischen Finanz, welche schliesslich der ganzen Sache einen stark nationalen Stempel aufdrückte. Zusammen mit der Entwicklung des Landbaues ging von gleicher Seite aus der Erwerb wichtiger Konzessionen für Bergbau, Petroleumgewinnung, Bahnbauten und industrielle Anlagen. Gewaltige Besitztümer, gewaltige Neuwerte sind auf Malakka und in Niederländisch Indien in den letzten 20 Jahren entstanden. **Von mächtigen Gruppen englischer und holländischer Financiers kontrolliert, tun sie dem deutschen Handel und der deutschen Schifffahrt in aller Stille Abbruch, untergraben ihre Position, verbauen ihre Zukunft.**⁶ Verkauf und Verfrachtung der Produkte [12. Seite]

jener Unternehmungen sind dem deutschen Kaufmann und Rheder ebenso vorenthalten wie die Lieferung und Verfrachtung der Plantagenbedürfnisse, Maschinen, Bahnmaterialien, Installationen etc. Der deutsche Industrielle hat dank seiner Leistungsfähigkeit heute daran noch Teil, aber nur so lange es den kontrollierenden Gruppen gefällt. Diese Gruppen stehen sich speziell in Niederländisch Indien sehr nahe. Die grossen Banken, wie z. B. die Nederl. Handel My. ursprünglich eine Handelsgesellschaft, wie der Name sagt, vereinigen in sich die verschiedensten Interessen. Plantagen, Schifffahrt, Minen, Kohlenbergwerke, Petroleumquellen, sogar Gouvernementsprodukte, alles fliesst da zusammen. Eines stützt das andere und sämtliche Gruppen umschlingt ein starkes nationales Band. Was an Fremdkörpern noch in den Betrieben ist, wird langsam aber sicher ausgeschaltet oder neutralisiert.

Die Verhältnisse, wie sie hier betreffs der Halbinsel Malakka und Niederländisch Indien geschildert sind, reflektieren auch auf das übrige Südost-Asien, auf Siam, Britisch Nord Borneo und auf die Philippinen. In Siam sind die Dänen sehr in den Vordergrund getreten und in den Philippinen haben wir es mit den Amerikanern zu tun. Wenn wir uns die Engländer und Holländer in unseren Bestrebungen zum Muster nehmen, so ist es für uns noch nicht zu spät, ähnliches für uns in diesen Gegenden zu erreichen. Weite Gebiete liegen heute noch in Siam, der Halbinsel Malakka, Niederl. Indien, Britisch Nord-Borneo und den Philippinen brach. Zwischen Amerika und Australien an der grossen Route vom fernen Osten nach Britisch Indien und Europa gelegen, mit billigen Arbeitskräften und enormen Arbeiter-Reserven ausgestattet, mit fruchtbarem Boden beglückt, ist dieses Stück Erde bestimmt, der Welt der grösste Lieferant tropischer Erzeugnisse zu werden. In dem Masse, wie neue Gebiete zur Erschliessung kommen und produktiv werden, steigt auch ihre Aufnahmefähigkeit für die Fabrikate der europäischen Industrie. Brücken und Bahnen müssen gebaut, Telephon und Telegraphendrähte durchs Land gezogen werden und in elektrischen Energien werden die Naturkräfte umgesetzt. Handel und Schifffahrt, Industrie und Finanz haben ein gleiches Interesse daran, neue Werte zu schaffen, die heimatlichen Märkte zu heben, neue Absatzgebiete zu erschliessen für unsere Erzeugnisse und der überschüssigen Volkskraft von 60 Millionen Menschen einen neuen Spielraum zu öffnen. Dafür den Boden zu bereiten ist eine dankbare und grosse Aufgabe, die das ganze Interesse der deutschen Wirtschaftspolitik in Südost-Asien für die Zukunft beansprucht.

[Als Anlagen beigefügt: Eine geografische Karte Südostasiens mit fünf Nebenkarten für Java, die Malakka-Straße, die Singapur-Straße, die Sunda-Straße und den Vulkan Krakatoa]

6 Zur Finanzierung der Aktivitäten von britische Handels- und Plantagengesellschaften durch bestimmte Investorengruppen: *Stillson*, *Financing Malayan Rubber*; *Jones/Wale*, *Merchants as Business Groups*.